

台湾情報誌

May
2023
5

Vol. 986

交流

2024年台湾総選挙をめぐる議論



漫画の絆 台日色紙展

公益財団法人 日本台湾交流協会
Japan-Taiwan Exchange Association

2023
vol.986

5

目次

台湾海峡における「戦争」と「平和」の問題と2024年総統選挙の構図 福田円	1
中国による対台湾海上交通妨害の国際法的検討 －中国の試みる zonal measure 真山全	7
台湾におけるDX進展状況とDX関連日台企業の連携可能性 諸橋洋子	17
片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十四回 台湾縦貫鉄道を誌上体験 その3（桃園～新竹） 片倉佳史	27
日本台湾交流協会事業月間報告（4月実施分）	34

※本誌に掲載されている記事などの内容や意見は、外部原稿を含め、執筆者個人に属し、公益財団法人日本台湾交流協会の公式意見を示すものではありません。

※本誌は、利用者の判断・責任においてご利用ください。

万が一、本誌に基づく情報で不利益等の問題が生じた場合、公益財団法人日本台湾交流協会は一切の責任を負いかねますのでご了承ください。

日本台湾交流協会について

公益財団法人日本台湾交流協会は外交関係のない日本と台湾との間で、非政府間の実務関係として維持するために、1972年に設立された法人であり、邦人保護や査証発給関連業務を含め、日台間の人的、経済的、文化的な交流維持発展のために積極的に活動しています。

東京本部の他に台北と高雄に事務所を有し、財源も大半を国が支え、職員の多くも国等からの出向者が勤めています。

表紙写真

2023年4月8日～16日、岩手県大槌町にて「漫画の絆 台日色紙展」が開催されました。

東日本大震災復興支援と新型コロナワクチン供与について、日本と台湾の漫画家が描いた合計228枚の感謝色紙が、東日本大震災の被災地で初めてお披露目されました。

会場では、台湾で好評であった感謝動画（大槌町の方も多数出演）や感謝イベントについても展示しました。

台湾海峡における「戦争」と「平和」の問題と 2024年総統選挙の構図

法政大学法学部国際政治学科教授
福田 円

はじめに

2023年に入り、台湾海峡をめぐる国際政治上の論点は「戦争」から「平和」へと移行してきた。3月末から4月初旬にかけてほぼ同時に行われた蔡英文総統の外遊と馬英九前総統の訪中、その双方をめぐる中国の対応は、そのような国際政治上の温度の変化を反映するものとなった。こうしたなかで、台湾においては2024年総統・立法委員選挙に向けて主要政党が候補者の擁立を進め、国際社会のなかで台湾はどうあるべきなのかという議論も活発化している。

本稿は、この2024年に向けた選挙戦を観察するための出発点として、台湾海峡をめぐる国際政治上の議論、台湾の主要政党・候補者の立場、彼らが争う台湾民意の関係を整理しようとするものである。本稿ではまず、中国の対台湾政策が昨年末から「平和」に重点を移行させてきたことを示し、蔡英文の外遊に対する中国の対応はその延長線上で理解できることを論じる。その上で、2024年選挙に向けて、米台関係、中台関係、および主要政党が現時点においていかなる課題を抱えているのかを整理したい。

1. 中国の「平和」攻勢

昨秋の中国共産党第20回党大会以降、中国の

対台湾政策は台湾海峡における「戦争」よりも「平和」を強調し、中国と台湾の「融合発展」に向けて経済交流や人的交流を呼び掛ける統一戦線工作の重視へと次第に移行してきた¹。この背景には、第20回党大会でその権威を揺るぎないものとした習近平が、党大会後の東南アジア外遊にみられたような積極外交を展開しはじめたことがある。加えて、国内においてゼロコロナ政策を継続する必要がなくなったことも、習近平の対台湾政策を統一戦線工作へと回帰させる重要な契機となったと考えられる。なぜなら、水際対策により台湾との間で往来を自由にできない状況下において、中国が台湾企業の経済的取り込みや人的交流などを実践するには大きな制約があったためである²。

習近平は党大会後、翌春の全国人民代表大会に先駆けて、国務院台湾事務弁公室主任を劉結一から宋濤・元対外連絡部部長に交代させた。習近平政権発足後、政策決定の一元化、中央集権の大方針と、中台間の実質的な交流が減速したことによって、対台湾政策決定過程における国務院台湾事務弁公室の役割、同室主任の党内における序列は共に低下している³。宋濤も例外ではなく、中央委員ではない上に、既に引退してもおかしくない年齢であるが、元対外連絡部部長という経歴は統一戦線工作への回帰を目指す習近平政権の方向性を表しているのかもしれない。宋濤は習近平と

- 1 習近平が掲げる台湾に対する「融合発展」戦略については、福田円「習近平は台湾を『統一』できるのか—対台湾政策の理念・政策・課題」川島真・小嶋華津子編『UP plus 習近平の中国』（東京大学出版会、2022年）159-170頁にて詳述した。
- 2 習近平政権が統一戦線工作に回帰したプロセスと工作の詳細については拙稿、福田円「統一戦線工作へ回帰する習近平政権の対台湾政策」『東亜』No.670（2023年4月号）10-17頁にて詳述した。
- 3 このような傾向を詳述した拙稿として、Fukuda Madoka, “The characteristics of Xi Jinping’s policy-making on Taiwan affairs: the conflict between institutionalization and centralization,” *Journal of Contemporary East Asia Studies*, DOI: 10.1080/24761028.2023.2177094 (2023).

近しく、対北朝鮮関係での特使としての活躍を評価されて任命されたという説もある⁴。

その後、習近平は2023年の新年賀詞において、台湾に関しては「統一」や「一国二制度」に触れず、「(台湾海峡の) 兩岸は一つの家族である。兩岸の同胞が互いに歩み寄り、手を携えて、ともに中華民族の絶えることのない福祉を創造することを心から希望する」と述べた⁵。習近平は過去の新年賀詞で毎年台湾や中台関係に言及していた訳ではないが、昨年は香港における「一国二制度」を自賛した後で、「祖国の完全統一の実現は、兩岸同胞の共同の願いである」と述べていた⁶。この新年賀詞からは、第20回党大会で自身の権威を高め、その後の多国間外交を「成功」させ、中台間の往来再開の見通しが立ち始めたことで、習近平の対台湾政策に余裕が出てきた様子が窺えた。

習近平の新年賀詞を受け、宋濤は国務院台湾事務弁公室が所管する『兩岸關係』誌に、「手を携え、共に偉業を成し遂げよう」という新年挨拶を発表した。宋濤は、2023年は習近平政権10年間の対台湾政策を体系化した「新時代の台湾問題解決のための総合戦略」を「全面的に貫徹し、結実させる」と述べた。そして、「兩岸同胞の福利のために努力を継続し、兩岸の各業界、各領域間の交流や協力を促進し、兩岸の融合発展を深化させ、(中略) 兩岸同胞の心と魂の結合を促進する」ことを掲げた⁷。これに続き、宋濤と台湾青年代表との会談、各地方の台湾事務弁公室による台湾企業慰問、地方を中心とする新たな対台湾優遇策や兩岸交流基地の設置など、国務院台湾事務弁公室の活動は活発化した。また、中断していた廈門と金門を結ぶ「小三通」も3年ぶりに再開され、その初日には金門島で邱太三行政院大陸委員会主任委員が廈門行きの始発便を送り出し、廈門では龍明彪国務院台湾事務弁公室副主任らがこれを迎えた。

中国からの積極的な呼びかけに応じて、台湾から中国を訪れる社会団体、宗教団体、地方の基層民意代表も、今年に入って増加傾向にある。なかでも、国民党は2月8日から17日にわたり、夏立言党副主席を団長とする訪中団を派遣した。夏立言訪中団は北京で王滬寧中共中央政治局常務委員、宋濤と会談を行ったほか、上海市、江蘇省、湖北省、重慶市、四川省などの地方党委員会書記や地方台湾事務弁公室の責任者とも会見した⁸。そして、3月の全国人民代表大会で行われた「政府工作報告」で、李克強総理は昨年と同様「一国二制度」や「武力行使」には触れず、新たに「台湾同胞の福祉を増進する制度や政策を整え、兩岸が共に中華文化を発揚するよう促す」という一節を追加した⁹。また、全国政治協商会議主席に任命された王滬寧が全国人民代表大会台湾代表団に向けて行なった談話、全国人民代表大会閉幕式での習近平による講話は、いずれも「新時代の台湾問題解決のための総合戦略」を強調しつつ、その「平和的かつ融合的な発展」の側面に重きを置くものであった¹⁰。

2. 蔡英文の外遊と馬英九訪中をめぐる争点

3月下旬から4月上旬にかけてほぼ同時に行われた蔡英文総統の中南米諸国歴訪と馬英九前総統の中国訪問、およびこれらに対する中国の対応は、上記のような文脈のなかで理解されるべきである。

蔡英文総統はコロナ禍の中で3年以上外遊しておらず、2024年1月の選挙が近づくなかで、米国を訪れる機会を模索していた。『産経新聞』の独自報道によれば、1) 李登輝総統(当時)が1995年に行なったような母校コーネル大学での講演、2) 米国のシンクタンクでの講演、3) 8月に予定されるパラグアイ大統領就任式への出席に合わせた米国域内でのトランジットなどの可能

4 「国台弁主任宋濤新官上任三大看点」DW (<https://www.dw.com/zh/國台辦主任宋濤新官上任三大看点/a-64268668>)。

5 「国家主席習近平發表二〇二三年新年賀詞」『人民日報』2023年1月1日。

6 「習近平主席歷年新年賀詞」共産黨員網 (<https://www.12371.cn/2021/12/31/ART11640916993910700.shtml>)。

7 「中共中央台弁、国務院台弁主任宋濤—携手奮闘、共創偉業」『人民日報』2023年1月3日。

8 「夏立言：赴陸確認大陸對台的重視 就避免衝突達成共識」連合新聞網 (<https://udn.com/news/story/7331/6982409>)。

9 「李克強作的政府工作報告」『人民日報』2023年3月6日。

10 「王滬寧參加台灣代表團審議」『人民日報』2023年3月10日、「十四屆全國人大一次會議在京閉幕習近平發表重要講話」『人民日報』2023年3月14日。

性が検討されていたようだ¹¹。1)であれば1995年と同様、中国からの激しい反発が予想されたが、3月21日に発表された蔡英文外遊の日程は2)と3)を組み合わせたようなものとなった。総統府は蔡英文が3月29日から4月7日にかけて、中南米の友邦2か国を訪れる際のトランジットとして、ニューヨークとロサンゼルスに立ち寄ることを発表した¹²。また、ニューヨークではハドソン研究所のイベントに参加し、ロサンゼルスでは台湾訪問の意向を示していたマッカーシー米下院議長と会見することが次第に明らかになった¹³。こうした日程が組まれた詳細なプロセスを知ることは叶わないが、昨夏のペロシ訪台時のように中国を刺激しないよう、台湾と米国の間で調整を行った結果であろうと推測できる。

これに対して、中国も昨夏のような激しい威嚇や軍事演習を行うのではなく、馬英九前総統を中国に招き、諸国との首脳外交を活発に展開することで、蔡英文政権に政治的攻勢をかけることを優先した。蔡英文が外遊計画を発表する1日前の3月20日、馬英九基金会は馬英九前総統が3月27日から4月7日まで中国を訪問すると発表した。以前から中国大陸訪問の機会を求めていたと言われる馬英九は、一義的には訪中の目的を先祖の墓参りや学術交流としつつも、自己の訪中を「平和の旅」と位置付けて、中国との対話によって台湾の安全を守るようアピールした¹⁴。そのような馬英九を中国は用心深く厚遇した。中国からの政治的な取り込みを警戒する台湾の世論に配慮し、馬英九は宋濤と会談したのみで、それより高位の中国共産党要人と公開で会談することはなかった。また、馬英九は中国において、そう簡単に「中華民国」の存在をアピールできた訳ではなかったが、

「統一」や「一国二制度」への支持を迫られたという訳でもなかった。

馬英九に対する用心深い接遇と並行して、習近平がさらに力を入れたのは、欧州諸国や東南アジア諸国との首脳外交であった。昨秋の東南アジア外遊時の首脳外交に続き、2023年に入り習近平はさらなる積極外交を展開しようとしている。まず、偵察気球の問題により結果としては破談となったが、2月初旬にブリンケン米国務長官の訪中が予定されていた¹⁵。また、3月に全国人民代表大会・政治協商会議が終了すると、中国はウクライナでの仲介外交や、サウジアラビアとイランの国交回復の仲介役を演じた。そして、習近平は積極的に各国の首脳を中国へ招待し、首脳外交を行なった。蔡英文の外遊時期だけでも、中国は海南島でボアオ・アジアフォーラムの年次総会を開催し、シンガポールのリー・シェンロン首相、マレーシアのアンワル首相、スペインのサンチェス首相がこれに合わせて中国を公式訪問した。その後、フォンデアライエン欧州委員長やフランスのマクロン大統領も北京で習近平と会談し、中国、EU、フランス三者の首脳会談も行われた¹⁶。

中国は馬英九が台湾へ戻り、マクロンが帰国する4月8日まで、蔡英文の米国トランジット時の活動や、ロサンゼルスでのレーガン大統領図書館で行われた蔡英文＝マッカーシー会談について、具体的な対抗措置を講じることを控えた。4月8日、人民解放軍東部戦区は3日間の軍事演習を台湾本島北部、南部、東部の海域で行うことを発表した¹⁷。しかし、その軍事演習の規模や強度は、弾道ミサイル発射演習が無かったことや、台湾島周辺ではなく中国の沿岸部に航行禁止区域が設けられたことが示すように、昨夏のペロシ訪台時に行

11 「〈独自〉蔡総統、8月までに訪米」『産経新聞』2023年2月25日 (<https://www.sankei.com/article/20230225-HCIBWOORVBIMPCP63VEBJN7REQ/>)。

12 「蔡総統29日出訪瓜地馬拉貝里斯 過境紐約洛杉磯」2023年3月21日、CNA (<https://www.cna.com.tw/news/aip/202303215004.aspx>)。

13 中南米歴訪のトランジット時に、マッカーシー下院議長と会見する可能性があることについては、3月6日付のFinancial Timesが報じていた。“Kevin McCarthy to meet Taiwan’s president in US to avoid China’s ire,” Financial Times, Mar. 9, 2023 (<https://www.ft.com/content/69b627fc-ab7f-4b19-9ea3-5c308d81c6ef>)。

14 「74年第一人、前総統馬英九訪問中国大陸祭祖」『天下雜誌』2023年3月21日 (<https://www.cw.com.tw/article/5125115>)。

15 “Blinken postpones trip to Beijing after Chinese spy balloon spotted over US,” CNN, Feb. 3, 2023 (<https://edition.cnn.com/2023/02/03/politics/china-us-balloon-intl/index.html>)。

16 これらについては、中華人民共和国外交部HP (<https://www.fmprc.gov.cn>)。

17 「東部戦区宣布、島内迅速関注」『環球網』2023年4月8日 (<https://taiwan.huanqiu.com/article/4CPAtcm27wD>)。

なった「特別軍事演習」に比べると小さかった。ただし、空母「山東号」が初めて演習に参加し、台湾の防空識別圏に侵入する軍機数が最多を更新するなど、平時から有事への静かな移行を意識した訓練がなされたとの指摘もある¹⁸。とはいえ、台湾民意に与えた影響の大きさという点において、4月の軍事演習は昨年8月の演習に遠く及ばなかった。

上記の経緯は、米台と中国が台湾海峡において対抗姿勢を示し、軍事威嚇とそれに怯まない「戦争」姿勢を競うことよりも、政治・外交的な手段による「平和」アピールを競うことを優先している現状を映し出している。そこには、上述した中国の国内情勢と対外姿勢の変化に加え、台湾民意の動向も作用していると言える。ウクライナ戦争が長期化し、とりわけ昨夏以降は中国軍機の台湾海峡中間線越えなどが常態化するなか、台湾の民意はウクライナと台湾海峡を重ね合わせるような議論や、台湾海峡における戦争勃発に関する議論が継続する状況に疲弊しているようだ。その上、米国がウクライナへの兵器供与は続けるものの、派兵していない状況と、米国の台湾海峡における「あいまい戦略」の連関を捉えて、「米国は中国を抑え込む駒として台湾を利用し、台湾が戦争に巻き込まれても助けてくれない」と主張する「疑米論」も勢いを増している。確かに、「台湾民意基金会」の調査によれば、ロシアのウクライナ侵攻を契機に、米軍が台湾海峡に出兵して台湾を守ってくれると考える世論の比率は大きく下がり、その後も40%強までしか戻っていない¹⁹。また、今年2月に「美麗島民調」が行った調査によれば、70%以上の民意が中国と台湾の政府間に対話や協商がある方が、台湾にとっての利益は弊害よりも大きいと考えている²⁰。台湾の主要政治家や政党はこうした民意をめぐって立場の正統性を競っているし、その背後には、民意によって揺れる台湾をめぐる米中間の競争がある。

3. 2024年台湾総統選挙戦へ向けた課題

4年に一度行われる台湾の総統・立法委員選挙では、各政党や候補者が「中国」に対して「台湾」の現状をどのように定義し、中国とどのように向き合うのが最大の争点となる。また、選挙戦のなかで、総統・副総統候補者はその国際性をアピールするために、米国など友好国との交流を競って行う。そして、2024年に大統領選挙を控えた米国でも対中政策をめぐる議論は活発化し、両党議員の台湾訪問や台湾への支持表明が増加するだろう。米国は中国との競争を管理することを望むため、米国を振り回すような台湾の民意や為政者は歓迎されないが、それを台湾の民意に見透かされると台湾での「擬米論」はますます強まることが予想される。

この状況を習近平政権の立場から見れば、中国が決して容認することのできない「台湾独立」や「外部勢力の干渉」、つまりは台湾の選挙戦でしばしば見られる台湾アイデンティティや米台協力のアピールに対して断固として採るべき対応と、台湾民意へ向けた平和攻勢や統一戦線工作をいかに両立させるのが課題となる。中国の論理では、台湾の一部の「独立分子」や「外部勢力」に厳しい制裁を行うことと、取り込みを意図する民意に対して対話の呼びかけや交流促進を行うことは矛盾しない。しかし、これまでの中台関係を振り返れば、共産党がいくら交流促進の統一戦線工作を展開しても、台湾に対して懲罰的な行動を採れば、その効果が相殺されてしまうどころか、台湾民意の中国に対する反発や反感を生み出してしまうことが殆どであった。

こうした国際環境と台湾民意との間で、台湾の主要な政党と候補者は、それぞれが課題を抱える。民進党にとっての最大の課題は、「蔡英文路線」が現状としては台湾に安定をもたらしているものの、同時に前項で論じた疲弊感や倦怠感をももた

18 「中共軍演過多恐淪紙老虎 学者分析内宣居多」中央廣播電台、2023年4月11日 (<https://www.rti.org.tw/news/view/id/2164538>)、「《中共軍演對比》飛彈、「遠火」虛晃一招 航艦加入成新威脅」『自由時報』2023年4月12日 (<https://def.ltn.com.tw/article/breakingnews/4268082>)。

19 「如果中共武力犯台、國人对美国派兵協防台湾的信心 (2023年2月21日)」台湾民意基金会 (<https://www.tpof.org/兩岸關係/兩岸軍事/如果中共武力犯台、國人對美國派兵協防台湾的信心/>)。

20 「美麗島民調：2023年2月國政民調」美麗島電子報 (http://www.my-formosa.com/DOC_193026.htm)。

らしているなかで、どのような戦略やビジョンを掲げて選挙戦を戦うのかという点である。

民進党内では頼清徳副総統が総統候補となるのが早々に決定した²¹。統一地方選挙での惨敗後、頼清徳が民進党の党首となり、補欠選挙などを粘り強く戦って、党への支持率や党勢はかなり持ち直した²²。しかし、ただ前任者の路線を踏襲すると述べるだけでは、長い選挙戦のなかでは他の候補者に埋没してしまい、党内での頼氏の求心力も高まらない²³。ところが、頼氏の持ち味である台湾の自立や存在感をアピールする姿勢を打ち出し過ぎれば、中国を刺激するのみならず、米国からも不信を招きかねない。

国民党にとっての最大の課題は、中国との対話の前提としてきた「92年コンセンサス」が台湾有権者からの信頼を失っていることである。習近平政権はこれまで「92年コンセンサス」が持つ曖昧さを許容せず、中国側の立場、すなわち「統一」を共に目指すことがその含意だという主旨の発言を繰り返してきた²⁴。このように「92年コンセンサス」の解釈権を中国側に独占されているにもかかわらず、これ以外の対話の前提を打ち出せない状況は、国民党の総統候補に指名された侯友宜新北市長がなかなか自らの態度を表明できない原因となっている。

米中競争という国際構造のなかでは、日本がそうであると同様に、台湾は基本的に米中と等距離を保ち得ない。それにも関わらず、国民党は党内に米中等距離外交に類似する主張を常に抱える。また、民進党に対抗するために、国民党は食肉輸入をめぐる米台貿易問題で反対キャンペーンを展開した経緯もある²⁵。国民党は、米国との関

係修復にも取り組まなければならない。

政策上採りうる選択肢が限られているにもかかわらず、与党と野党は選挙のたびに「中国」に対する距離感と、台湾を守る手段をめぐる対立を強めている。近年の台湾では、こうした政治的対立から距離を置こうとする有権者も増えており、第三政党も少しずつ力を付けてきた。特に柯文哲前台北市長が率いる台湾民衆党は、この3年余りの間で若年層を中心に支持を伸ばしている²⁶。

柯文哲は4月8日から28日の20日間、柯文哲は黄珊珊前台北副市长(4月6日に民衆党に入党)と共に、ニューヨーク、ボストン、ワシントンD.C.、ヒューストンなどを訪問した。柯文哲はこの訪米の目的を1) 米国各界と交流して理解を深めること、2) 米国から台湾について再認識すること、3) 台湾の第三勢力を米国で紹介することとした。そして、最後まで情勢を見極めていた4年前とは異なり、柯文哲は帰国直後に2024年総統選挙への出馬を表明した²⁷。民衆党は民進党の対中対抗策とは距離を置き、中国とも対話をしながら台湾の自立を静かに保持しようとする立場であるが、台湾がそうした立場を採ることができるかどうかは、結局米中関係の帰趨に左右されてしまう部分大きい。

おわりに

誰が台湾海峡に「戦争」ではなく「平和」をもたらすのか、台湾が自立を保ちつつ「平和」の創造者たるためにはどうあるべきなのかという問題は、2024年総統選挙における最大の争点であると言える。この問題をめぐり、台湾の民意、主要政党や候補者の動向、そして米国と中国の競争関

21 「Team Taiwan 挺台湾－民主進歩党総統候選人頼清徳談話全文 (2023年4月12日)」民主進歩党HP (<https://www.dpp.org.tw/media/contents/10082>)。

22 「美麗島民調：2023年4月国政民調」美麗島電子報 (http://www.my-formosa.com/DOC_194708.htm)。

23 頼清徳は昨年末から「蔡英文路線」の継承を明言しているが、最近の演説には次のようなものがある。「出席宜蘭県信賴台湾之友会成立 頼清徳：継続在民主的道路上壯大台湾 (2023年4月16日)」民主進歩党HP (<https://www.dpp.org.tw/media/contents/10088>)。

24 この点については、次の拙稿にて詳述した。福田円『「一つの中国」原則と諸国の「一つの中国」政策のせめぎ合い—歴史的背景と現状』『CISTECジャーナル』No.202 (2022年11月) 111-122頁。

25 例えば、国民党からの総統選挙出馬を目指している郭台銘氏も次の演説などでは米中間で「等距離外交」を行うことを掲げているし、2020年総統選挙の国民党総統候補者であった韓国瑜もこれに類似する主張を展開していた。「喊話對中美等距『新中間路線』 (2023年4月23日)」風傳媒 (<https://www.storm.mg/article/4779885>)。

26 「美麗島民調：2023年4月国政民調」美麗島電子報 (http://www.my-formosa.com/DOC_194708.htm)。

27 「訪美返台 柯文哲：4/29領表登記総統初選 (2023年4月28日)」CNA (<https://www.cna.com.tw/news/aip/202304280028.aspx>)。

係は互いに連動しながら政治的なうねりを起こすだろう。日本においても「台湾有事」をめぐる議論が活発化して久しいが、台湾を単純に中国から侵攻を受け得る客体として見るだけではなく、こうした「戦争」と「平和」をめぐる国際政治上の

ゲームを戦う、したたかなアクターとして捉えることも重要である。また、台湾というプレーヤを動かすのはその民意と選挙政治であり、そこで展開される多様な議論をありのままに受け止めた上で、客観的に分析する必要がある。

中国による対台湾海上交通妨害の 国際法的検討

— 中国の試みる zonal measure

大阪学院大学国際学部教授
真山 全

はじめに

(1) 政府承認切り替えのもたらした法的状況

中国国家は一つであり台湾本島及びその周辺島嶼は中国国家の不可分の一部とするとの立場を肯定し、且つ、北京政府と台北政府の間の争いを中国国家の正統政府を巡る一国内のそれと認識しつつ北京政府に政府承認を与えたとすれば、中国人民解放軍の台湾本島等への進攻それ自体を国際法違反として非難することは困難である。一国内の闘争なら、政府は国内法秩序回復のため反徒を制圧でき、それは国連憲章第2条4項のいう武力行使禁止原則の違反と直ちにはいえないからである。

北京政府と台北政府がそれぞれ自己が代表すると認識し、それぞれが中華人民共和国と中華民国という国号で呼ぶ実体を中国と台湾と説明の便宜上いうとして、中国の台湾制圧が国際法違反を構成しなければ、米による台湾支援の国際法的根拠は見出し難い。そうであれば、来援米軍を日本が支援し、自衛隊が米軍とともに交戦することの国際法的正当化もできない。このため、政府承認を北京政府に切り替えてしまった国が台湾をなお支援しようとするれば、台湾が中国とは別の法的主体であると主張する余地をいずれに見出すかという問題をまず処理しなければならなくなる。

中国が台湾をその一部とするという北京政府の立場を理解し尊重し、あるいは acknowledge しているのはいわゆる台湾問題の平和的解決が前提

であり¹、従って、台湾進攻があればそれは崩れるとの見解はそのような主張の基礎となるかもしれない。しかし、そこからさらに主張を展開しようとはしていないことは、この問題の法的政治的困難性を示す。台湾進攻が始まって平和的解決前提が失われ、台湾もついに決心して台湾が中国とは異なる国家である旨を公然と対外的に宣言すれば²、台湾を支援する集団的自衛権行使の端緒もつかめようが、そうでなければ台湾の国家性を前提にしなければならない支援の正当化は難しい。現段階で台湾は国家であり、別段の独立宣言を待つまでもなく、台湾への何らかの形態の武力攻撃があれば台湾を集団的自衛権で支援できるという見方があるものの、それは実効的支配という事実的な要素を過度に重視しているように感じられる³。

台湾支援を「違法であるが正当」というのはできないから、支援の適法化のための説明がさらに探求されるべきとして、本稿では台湾の法的地位に関する少しく異なる論点を提示する。統一の最終局面として追求される台湾制圧のための中国の様々な強力的 (coercive) 措置には、その国際法上の効果として台湾に一定の地位を付与してしまうものがあることの指摘である。

(2) 対台湾海上交通妨害

台湾進攻を中国の国内法秩序回復のためと性格付けると、その過程で武力紛争の事態に至ればそれは内戦 (intrastate armed conflict, civil war)

1 栗山尚一、「日中国交正常化」、『早稲田法学』、第74巻4号 (1999年)、44-51頁、同、「台湾問題についての日本の立場—日中共同声明第三項の意味」、日本国際問題研究所コラム (2007年10月24日) (<https://www.jiia.or.jp/column/column-141.html>)。
2 領域、住民及び政府といった国家要件を満たすものでも国家であることを主張しなければ国家ではないとされ、その例として台湾が挙げられることがある。Restatement of the Foreign Relations Law of the United States, Vol.1, American Law Institute Pub. (1986), Section 201, Comment f, p.73.

その他の非国際的武力紛争 (non-international armed conflict) の範疇に入る。非国際的武力紛争に適用される国際法の規則は国家間武力紛争のような国際的武力紛争 (international armed conflict) のそれとは異なる。台湾が相当の規模の陸海空軍を有する正に国家的実体であることからして、台湾進攻は軍事的には外国進攻と同様の兵力と装備が求められ、単なる局地的武装蜂起掃討といった法執行活動とは法的にはともかく実体的には異なる。それにもかかわらず非国際的武力紛争とされれば、外国との武力紛争の場合には許容される有効な作戦であっても実施できないものがある。

それは何かといえば、台湾に出入りする第三国 (外国) の船舶と航空機に対する中国と台湾の領海外⁴、即ちそれらの排他的経済水域 (EEZ) 及び公海における捕獲 (海上捕獲 (maritime capture)) や封鎖 (blockade) といった海上経済戦 (economic warfare at sea) 措置による海上交通 (通商) 妨害である⁵。後述の通り、武力紛争当事者ではない第三国の船舶航空機に対する領海外での妨害は国際的武力紛争でしか許容されない。従って、これ

を台湾周辺で敢えて行うとすると、伝統的な国際法規則からして台湾を交戦団体 (belligerent) として黙示的に承認したと解され、武力紛争区分も国際的武力紛争に変わる。つまり、台湾に国際的武力紛争当事者という国際法上の地位を認めることになる。サイバー活動は勿論、大部隊上陸や弾道弾攻撃のような高烈度の作戦行動ですら生み出せない法的帰結を海上交通妨害はもたらす。

直接進攻による台湾制圧の成算はそう高くなさそうであるので、サイバー活動⁶と並んで海上交通妨害が台湾を屈服させる有力な手段となろう。しかし、中国は台湾制圧に伴う武力紛争を非国際的武力紛争以外のものと性格付けることができないため、領海外に及ぶ海上交通妨害は許容されない。これをなせば、中国が回避したい台湾の法的地位の承認につながるという板挟み状況に陥る。

1. 非国際的武力紛争と海上交通妨害⁷

(1) 国際的と非国際的の武力紛争

国際法は武力紛争を国際的と非国際的の二種に区分する。国際的武力紛争には次の三つがある。

- 3 E.g., David J. Scheffer, "Does Taiwan Have the Right of Self-Defense?" Council on Foreign Affairs (23 Nov. 2021) (<https://www.cfr.org/article/does-taiwan-have-right-self-defense>) ; Shawn William Brennan, "Assessing the Legal Framework for Potential U.S. Conflict with China over Taiwan," U.S. Naval War College, *International Law Studies*, Vol.99 (2022), p.1002. いわゆる分裂国家の自衛権について特殊のものがあるかについては以下を見よ。Ryan M. Fisher, "Defending Taiwan: Collective Self-Defense of a Contested State," *Florida Journal of International Law*, Vol.32, No.1 (2020), pp.120-122. 台湾関係法が台湾への自衛用武器供与を認める以上、台湾は自衛できることが前提になっているのではあるが、台湾関係法自体が原理的には北京政府承認と矛盾する問題性を孕み、しかもそれは米国内法に過ぎない。なお、日本政府は、いわゆる台湾有事における米軍の台湾支援のための行動及びその米軍に対する日本の支援の国際法上の根拠が何かを明確にしていない。台湾が集団的自衛権で救援できる対象かについても同じである。例えば、2022年8月に岸防衛大臣は、台湾との関連において、「いかなる事態が、重要影響事態、存立危機事態、武力攻撃事態に該当するか」は、事態の具体的状況によらず、「日本に対する武力攻撃が発生していない場合においても、例えば、重要影響事態となれば、自衛隊は後方支援活動等を行うことができるほか、存立危機事態となれば、防衛出動を行うことができる」と述べ、米軍との関係については、「米軍の運用、自衛隊の運用にも関わってくることでございますので、その実施の内容については逐一お答えすることは控えたい」としている。防衛大臣記者会見 (2022年8月5日)、防衛省HP (<https://www.mod.go.jp/j/press/kisha/2022/0805a.html>) .
- 4 国連海洋法条約第33条は、沿岸国がその接続水域内で「自国の領土又は領海内における通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の法令の違反を防止」することを認める。このため、領海を超える水域でも基線から24海里までならば同条の範囲内で台湾への第三国船舶出入りを制限できる。
- 5 捕獲とは、武力紛争当事国の軍艦と軍用航空機が相手方当事国 (敵国) 及び第三国 (中立国) の商船その他の船舶や民間航空機を第三国領海外で臨検し、相手方当事国に仕向けの一の物品 (敵船上の敵貨及び戦時禁制品たる中立貨、並びに中立船上の戦時禁制品) を臨検側の国の捕獲審検所の手続を経て没収することをいう。特別の条件を満たす場合にはそれらを搭載の船舶や民間航空機も没収できる。封鎖は、相手方当事国の領域又はその支配地域の沿岸の一定の水域に水上艦を巡航させ、そこを通過しようとする全船舶を拿捕することをいう。封鎖が成立するには、船舶の出入りを阻止するに足る水上艦を配置し (実効性要件)、封鎖設定が宣言され、第三国や封鎖水域の地方当局にそれが通告されなければならない (宣言通告要件)。封鎖には戦時封鎖 (belligerent blockade) と平時封鎖 (pacific blockade) の二種があり、この区別については後述する。
政府側の海上警察 (法執行機関) でも自国を旗国とする反徒船舶の取り締まりは領海外で可能であるが、外国船舶を対象とする捕獲や封鎖を軍艦以外がすることは認められない。国際法が軍隊の一般的定義規定を持たないため、軍隊か文民警察かの区分は国内法による。中国海警局船艇が軍艦の地位を持つかも中国国内法次第である。
- 6 黒崎将広、「台湾シナリオとグレーゾーン事態の国際法—日中共同声明の制約と域外サイバー行動の法的課題」、森本敏他編著、『台湾有事のシナリオ—日本の安全保障を検証する』、ミネルヴァ書房 (2022年)、247-248、267頁。
- 7 本稿第1章は、本稿筆者の「中国人民解放軍海軍・海警による台湾海上封鎖—台湾の国際法上の地位の黙示的承認?」(台湾中央警察大学水上警察学系2021年東亞海上安全研討會 (2021年11月30日) 報告原稿に修正を加えたものである。

第一に国家間武力紛争、第二に一国の政府と反徒の間の武力紛争で政府が反徒を交戦団体として承認した武力紛争、そして第三に政府と自決権行使団体の間の武力紛争である。国際的武力紛争ではその当事者は武力紛争法（戦争法、国際人道法）の適用上対等で、対等であるが故に殺傷や破壊といった敵対行為を相互に許される。敵対行為参加それ自体ではいかなる法的責任も問われない戦闘員を観念できるのは国際的武力紛争のみで、そうした戦闘員は捕まった際には捕虜として保護される。捕らえた相手方戦闘員を捕虜として保護する義務が生じるのも国際的武力紛争だけである。

非国際的武力紛争は国際的武力紛争以外の全ての武力紛争と定義され、この二種以外の武力紛争カテゴリーはない。非国際的武力紛争の典型は、政府と交戦団体承認を受けていない反徒の間の内戦である。一国の領域内に根拠地を持つ非国家的実体が国境を越えて別の国と戦う場合は、その越境性から内戦とは呼びにくい非国際的武力紛争には含める。

国内で反乱を起こすことを国際法は禁止しないが、政府が国内法秩序を回復するため軍隊と警察を用いて反徒を制圧し、捕らえた反徒に刑事罰を加えることを国際法は認める。要するに、非国際的武力紛争は警察官と犯罪者の間の闘争と同じといえ、法的には著しく非対称的であって、戦闘員や捕虜の資格を持つ者は原理的にはどちらの側にもない。

(2) 非国際的武力紛争における領海外措置不許容

非国際的武力紛争で領海外に及ぶ海上交通妨害

が許容されない理由は次の通りである。そもそも領海を超える水域とその上空での船舶航空機の通航は自由で、海賊取締といった海洋法が認める場合を除き沿岸国は外国船舶航空機に干渉できない⁸。この干渉禁止は、伝統的見解によれば、戦時、即ち戦争意思の明示又は黙示の表明で成立する法上の戦争（*de jure war*）の状態において解除され、相手方当事国の船舶航空機の他、それと通商する第三国船舶航空機を妨害できるとされた。今日では国連憲章による戦争違法化達成で戦時状態は観念できず平時一元化を見たとはいえ、戦時に認められていた海上経済戦は国際的武力紛争にあって例えば自衛権を根拠に第三国船舶航空機に対してなしうろという見解が一般的になりつつある⁹。

一方、非国際的武力紛争は政府からすれば反体制圧のための国内法の執行である。そのような法執行は海洋法が認める他国の船舶航空機への干渉事由にはならないので、反徒支配地域に出入りしようとする第三国船舶航空機をEEZや公海で妨害することは禁止される。非国際的武力紛争の存在という理由では、海洋法のいう公海海上警察権を超える措置をとる権限を政府は与えられない。

(3) 交戦団体の承認

非国際的武力紛争で政府が反徒を交戦団体として承認すれば、先述の通り法的状況は変化し、領海外における第三国船舶航空機妨害も許容されるといわれてきた。これは両者間の闘争が以前のいい方なら法上の戦争に、そして今日の平時一元化状況では国際的武力紛争に転化するからである。

8 国連海洋法条約第110条（臨検の権利）。

9 武力紛争法が禁止しない限りであらゆる破壊が許される戦争が法上の戦争で、それはそのような戦争を行うという意思、即ち、戦争意思（戦意）を相手に通告するだけで発生するとされた。法上の戦争は、双方の当事者の合意、即ち講和（平和）条約の発効で終了する。法上の戦争以外の戦争を事実上の戦争（*de facto war*）という。それは自衛や復讐といった目的でなされ、その限定された目的の達成に必要とされる実力の行使のみが許容される。法上の戦争の期間を戦時といい、それ以外を平時といったから、事実上の戦争は平時になされることになる。そのような平時になされる事実上の戦争で例えば封鎖をなせばこれを平時封鎖といった。戦時になされる封鎖、即ち戦時封鎖は第三国船舶をも対象とできるが、平時封鎖は封鎖対象国船舶のみを阻止できるというのが通説であった。日華事変において日本海軍が大陸沿岸交通遮断を行った際に第三国船舶に干渉しなかったのもこの事変が事実上の戦争だったからである。

国連憲章第2条4項により戦争違法化が完成し、法上の戦争がなしえないことになったため、戦時も観念できなくなった。戦争は今日全て平時における事実上の戦争で、これを武力紛争と称するのが普通である。但し、戦時という文言が使われることはあり、戦時封鎖はその例である。現在では平時の事象となった国際的武力紛争時になされる封鎖を戦時封鎖という。

国連憲章による戦争違法化完成後しばらくは、国際的武力紛争は戦時ではない平時に生じるものであるから、第三国船舶に影響する捕獲や封鎖はなしえないという見解が強かった。ベトナム戦争で米海軍が領海外の第三国船舶の捕獲をしなかった理由もそうであった。しかし、1980年代のイラン・イラク戦争やフォークランド戦争を契機に、相手方当事国と通商する第三国船舶に対する妨害を自衛権によって説明することが多くなった。日本の2004年外国軍用品等海上輸送規制法も自衛権に基づく交通妨害が可能であることを前提とする。

反徒が国の一地方をあたかも政府のように支配する地方的事実上の政府の段階に至ると中央の正統政府はそれを交戦団体として承認できる¹⁰。政府が交戦団体承認から得られる利益としては、領海外での海上交通妨害の適法化の他、政府軍将兵が捕まった際に捕虜としての保護付与を反徒に要求できることが挙げられよう。また、反徒支配地域内の外国の人及び財産の保護の責任を反徒に負わしめることもできる。政府による交戦団体承認は外国への法効果も伴い、従来の見解に従うなら、外国は国家間に生じた法上の戦争の際と同じく中立の地位に立つことを求められる。

政府による交戦団体承認がなくとも外国はそれを反徒に与える。外国による承認の場合も当該外国の中立国化をもたらす。また、承認によって外国は反徒支配地域内にある当該外国の国民や財産の保護に関する国際法上の義務を反徒に課することができるようになる。外国による交戦団体承認の効果はその外国と反徒の間にのみ生じるから、外国の承認があっても政府が反徒を交戦団体として扱わなければならない訳ではない。

国家や政府の承認と同様、交戦団体承認も承認意思を相手に直接伝える明示的承認と、交戦団体承認を前提としなければなしえない別の行為を通じた黙示的承認がある。領海を超える水域での政府による海上交通妨害は後者を構成する¹¹。

交戦団体承認は米南北戦争での米連邦政府（北軍）や英による南部連邦（南軍）の承認を最後に跡を絶ったといわれる¹²。国内法上の犯罪者への一定の国際法上の地位の付与により政府の統治の正当性が失われつつあるとの印象を与えてしまうという非法的事情が政府が交戦団体承認を避ける

主要な理由であろう。外国による交戦団体承認は領域国に対する干渉を構成しないにもかかわらず、外国もまた交戦団体承認を明示にはしないのは、反徒の交戦団体としての地位を政府側が強く否定している状況では、承認が政府の統治能力への疑問の提示であると解されることを懸念するからかもしれない。そうであれば、逆に反徒を支持する外国は承認を政治的に有効に利用すればよさそうなものであるが、そのような交戦団体承認の積極的な政治的利用もなかったということなのであろう。

2. 第二次大戦後の主要関係事例

(1) 国共内戦

交戦団体承認がなされたと一般に認められる実行は19世紀後半以降なかったとはいえ、交戦団体承認が議論となった事例は依然少なからず存在し、交戦団体承認制度廃絶というのは早計である。そのような事例の多くは非国際的武力紛争における領海外に及ぶ海上交通妨害にかかわるもので、そこには他ならぬ国共内戦中の台湾海軍による妨害が含まれる。

国共内戦で台湾は、中国に対する海上兵力の優位性を背景に大陸沿岸海上交通を広範に妨害していた。海上交通妨害を台湾は北京政府の法的地位を否定しつつ行ったから、これを武力紛争の国際化を意味する封鎖と称することを避け¹³、閉鎖政策（Port Closure Policy）と呼んだ¹⁴。閉鎖政策はその呼称から港湾閉塞を意図した領海内の行動と思われるが領海以遠でもなされた。領海以遠の妨害は、北京政府の交戦団体たる地位を台湾が積極的に否定するならなしえないことであり、実

10 H. Lauterpacht, *Recognition in International Law*, Cambridge UP (1947), p.176. 武力紛争の存在は交戦団体承認の前提的要件である。武力紛争がなければ武力紛争法の適用はない。反徒側船舶捕獲やその支配地域封鎖があればそれだけで武力紛争を構成するということではできよう。非国際的武力紛争には一定の烈度の暴力行為が必要との判例も存在するが、それは海上経済戦に関する事例ではなかった。

11 これは最近の学説でも維持される。E.g., Phillip Drew, *The Law of Blockade: Past, Present, and Future*, Oxford UP (2017), pp.112-113.

12 日本の戊辰戦争中の諸国の中立宣言を交戦団体承認とする見解もある。田岡良一、『国際法學大綱』上巻(改訂増補)、巖松堂(1943年)、129頁。外国が内戦発生国に留自国民に向けて発出する中立命令は、発出国による反徒の交戦団体承認を意味せず、単に自国民の内戦への不関与を命じるにすぎないものがある。Robert McLaughlin, *Recognition of Belligerency and the Law of Armed Conflict*, Oxford UP (2020), p.105.

13 McLaughlin, *supra* note 12, p.98.

14 林宏一、「封鎖大陸沿岸—中華民國政府的『閉鎖政策』1949-1960」、國立政治大學歷史學系97學年度第2學期碩士學位論文、中華民國98年、14-28頁。

際に第三国から抗議があった。例えば英はそれが国民党政府の承認を維持していた1949年に、台湾海軍による距岸3海里以遠での英船舶拿捕に抗議している¹⁵。

1950年早々に英は北京政府に政府承認を切り替えた¹⁶。その後は、英との関係で正統政府性を失った台湾側による領海超の海上交通妨害を認めれば、今度は英による反徒たる台湾の黙示的交戦団体承認になるとも考えられた。しかし、英はこれをなさず、そのような帰結は生じていない。

台湾海軍の領海外水域での海上交通妨害は1950年代に継続的になされた。東シナ海、バシー海峡や西部太平洋の公海でもこれが行われ、ソ連、ポーランド、パナマ及びノルウェー等の船舶の臨検や引致が生じた¹⁷。これらの諸国には北京政府承認国と台北政府承認国が混じるが、黙示的交戦団体承認により海上交通妨害適法化がなされたとの認識を示すものはなかったと思われる。

(2) アルジェリア内戦及びガザ紛争

自己が戦う武力紛争は国際的武力紛争に転換していないと認識しつつも、あるいは少なくとも国家間武力紛争ではないとしながら武力紛争当事者が領海外で海上交通妨害を行った第二次大戦後の主要な武力紛争として国共内戦の他に仏領アルジェリアの内戦とガザ紛争がある。

アルジェリア内戦で仏は、1956年から1962年の間に地中海と大西洋の領海を超える水域において英、チェコスロヴァキア、西独等の船舶多数を臨検し、アルジェリア独立を目指す解放戦線(FLN)の補給を断とうとした¹⁸。本来ならこの事実から交戦団体承認が導かれるが、仏はこれを

否定し、捕獲審検所を設置した訳でもなかった。そうであれば仏海軍の海上交通妨害は端的に違法と評価せざるをえず、影響を受けた船籍国の多くは仏に抗議している¹⁹。この妨害で損害を被った船会社による仏国内裁判所提訴もある²⁰。

パレスチナのガザ地域でハマスとの間に生じていた紛争においてイスラエルは、2008年から距岸20海里内の海上交通の遮断を行った²¹。2010年に人道援助団体がガザ自由船団を編成して救援物資の同地への輸送を試みていた際に、その内のコモロ船籍船舶Mavi Marmaraがこの水域でイスラエル軍の臨検を受け、同船側が船上で抵抗し死傷者もでた。ガザ自由船団事件と呼ばれるこの海上交通妨害は大きな関心呼び、イスラエル政府設置の独立調査委員会(Turkel委員会)や国連任命の調査委員会(Palmer委員会)による調査がなされた他、国際刑事裁判所(ICC)検察官部もICC規程第53条に基づき捜査を試みた²²。

ガザ自由船団事件ではガザ紛争が国際的か非国際的のいずれの武力紛争であるかが前提的な問題になる。ICC検察官部報告のように武力紛争区分について確定的に述べないものや、国際的と非国際的の武力紛争区分の意味が海上経済戦でもなくなったという見解も生じた²³。しかし、この事件によっても、国家(又はその政府)とそれが国家性を認めない実体との間の非国際的武力紛争では領海外の交通妨害は許容されないという通説が覆されるには至っていない²⁴。

(3) ナイジェリア内戦、スリランカ内戦及びイエメン内戦

海上交通妨害がなされた大規模非国際的武力紛

15 McLaughin, *supra* note 12, pp.123-124.

16 竹茂敦、「台湾の外交関係断絶国との実務関係」、『日本台湾学会報』、第9号(2007年)、115-129頁。

17 林、前掲注14、82頁。

18 Patrick M. Norton, "Between the Ideology and the Reality: The Shadow of the Law of Neutrality," *Harvard International Law Journal*, Vol.17, No.2 (1976), pp.272-275, 306.

19 1956年のみで4,775隻が臨検された。D.P. O'Connell, "International Law and Contemporary Naval Operations," *British Year Book of International Law*, Vol.44 (1970), p.36.

20 Norton, *supra* note 18, p.273. 裁判所で仏政府は自衛にも言及した。O'Connell, *supra* note 19, p.38.

21 James Kraska, "Rule Selection in the Case of Israel's Blockade of Gaza: Law of Naval Warfare or Law of the Sea?" *Yearbook of International Humanitarian Law*, Vol.13 (2010), pp.375-379; McLaughin, *supra* note 12, pp.235-237.

22 これらの報告書概要については以下を見よ。McLaughin, *supra* note 12, pp.235-237.

23 この見解の紹介と分析に関して以下を参照せよ。Phillip Drew, "The Law of Maritime Blockade in the Twenty-first Century," Dale Stephens et al. eds., *The Law of Naval Warfare*, Lexis Nexis (2019), p.109.

24 McLaughin, *supra* note 12, pp.236-237, n.276. See also, Andrew Clapham, *War*, Oxford UP (2021), pp.368-371.

争の例として他に1967年発生のナイジェリア内戦、1983年からのスリランカ内戦及び2015年以降のイエメン内戦がある。いずれも反徒が地方的事実上の政府の段階に達する内戦で交戦団体承認の要件は満たしていた。しかし、これらの内戦での海上交通妨害は領海内でなされていたようで、海上交通妨害それ自体からは交戦団体承認が導かれるものではなかった。

ナイジェリアで1967年から1970年まで続いた内戦では、分離独立を目指すイボ族は交戦団体承認要件を充足し、ビアフラ共和国として国家樹立までも宣言した。しかし、英蘭その他の欧州諸国は交戦団体承認を検討しつつもこれを避けた。アフリカには交戦団体承認を飛び越してビアフラに国家承認を与えた国が五つあった²⁵。海上交通妨害に関しては、ナイジェリア連邦政府が同国東部のビアフラ支配地域沿岸に対する封鎖宣言を発し、そこから交戦団体承認を意味するかの議論は生じたが、それは領海内での設定であったとされる²⁶。

1983年から20年以上継続したスリランカ内戦において反徒タミル・イーラム解放のトラ(LTTE)支配地域に対する海上交通妨害がなされた。政府は法執行としてこれを行ったが、その領海内であれば当然なしうる措置で²⁷、黙示的交戦団体承認を帰結しない。なお、LTTEは海上部隊(Sea Tiger)を有し、政府側艦艇への攻撃もなされた。

イエメン内戦中にその政府を支援するサウジアラビア軍によってフーシ派支配地域沿岸でなされた海上交通妨害は、食糧や医薬品の輸送も阻止して深刻な人道危機を招いた²⁸。この海上交通妨害では封鎖宣言があったとされ、パキスタン議会による中立宣言もあり、政府や外国による黙示的交

戦団体承認がなされたというべきかが議論になった²⁹。しかし、2015年のイエメン政府声明では、海上交通妨害は領海内進入禁止を要求するもので³⁰、従って、そのような措置のみであったとすればそれは武力紛争を国際化しない。

(4) 領海外措置の違法性確認と交戦団体承認回避の意味

第二次大戦後のこうした国家実行から、非国際的武力紛争にあっては領海以遠で第三国船舶航空機に対する妨害はなしえないことが少なくとも確認される。海上交通妨害が領海外に及んだ事例については、政府による交戦団体承認が黙示的になされたとの説明でそれらは適法化されるはずである³¹。ところが、領海外交通妨害で交戦団体承認が導かれるとの立場をいずれの政府も表明しない。事実から承認意思が当然に導かれるというのが黙示的承認であるから、海上交通妨害から黙示的承認があったと解すべきとする学説はあるものの³²、諸国の立場はそうでないのは興味深い。

国共内戦のように政府は相手方の国家性は勿論、交戦団体としての地位も積極的に否定していた。事実の存在から導かれるはずの法的帰結と矛盾する明示の意思表示を政府側はしていたことになる。従って、第三国はこの矛盾を追及し、非国際的武力紛争たる性格を維持し続けようとする政府を困難な状況に追い込むことはできる。即ち、交戦団体承認がないと政府がいう以上、第三国船舶航空機に対する領海以遠での海上交通妨害は実施できず、それが行われれば単に違法と評価されるといえばよいことになる。

(5) 自決権行使団体に対する海上交通妨害

反徒が自決権行使団体なら、その闘争は相手方である領域国政府の特段の意思表示なしで国際的武力紛争となる。条約としてこれを初めて規定し

25 Norton, *supra* note 18, pp.275-276; McLaughin, *supra* note 12, pp.100-101.

26 McLaughin, *supra* note 12, pp.103-104.

27 *Ibid.*, pp.233-234.

28 *Ibid.*, p.238. 政府の要請により外国軍が政府側に立って非国際的武力紛争に介入してもその武力紛争の非国際的性格は変わらない。

29 *Ibid.*, p.239.

30 Phillip J. Drew, "Blockade? A Legal Assessment of the Maritime Interdiction of Yemen's Ports," *Journal of Conflict and Security Law*, Vol.24, No.1 (2019), p.43.

31 McLaughin, *supra* note 12, pp.98-105.

32 ビアフラに関連するこうした見解を検討するものとして以下がある。Konstantinos Mastrodimos, "Belligerency Recognition: Past, Present and Future," *Connecticut Journal of International Law*, Vol.29, No.2 (2014), p.311.

たのが1977年のジュネーブ諸条約第一追加議定書である。同議定書第1条4項は、「人民の自決の権利の行使として人民が植民地支配及び外国による占領並びに人種差別体制に対し戦う武力紛争」を国際的武力紛争に昇格させた。交戦団体承認制度によらずに別に自決のための闘争を国際化するはその正当性の故である³³。

政府と自決権行使団体の戦いが国際的武力紛争となれば、政府はやはり領海外の第三国船舶航空機に対する海上交通妨害ができるのであろうか。この問題は、第一追加議定書成立前ながらアルジェリア内戦で問われ、ガザ紛争で改めて関心を集めた。政府と自決権行使団体の間には国際的武力紛争にかかる武力紛争法が平等に適用される。このため相互に相手方船舶を妨害することもできる。但し、第三国船舶航空機に対する措置も可能となるかについては検討を要すると思われる。

政府による交戦団体承認があれば非国際的武力紛争が相互に対等の国家間戦争と同視され、そこで外国は中立国となり、海上交通妨害を容認するとの考えは、法上の戦争がありえてそこでの中立法の妥当に疑いがない時代に形成された³⁴。しかし、自決権行使の正当性を前提にすれば、政府が自決権行使団体支援の第三国船舶航空機を武力紛争の国際化のみを理由に当然に阻止できるかといえるかの問題を提起することはできる。同種の問題は、国家間武力紛争においてその当事者が相互に

自衛権に基づく主張しつつ海上交通妨害を行う際にも生じていた。つまり、双方とも正しく自衛権を行使していることは理論上はありえず、少なくとも一方はいわば侵略国のはずであるから、第三国は侵略国側の海上交通妨害を容認せずともよいという見解は成立しえたのである。しかし、今日では国家間武力紛争のいずれの側の海上交通妨害であれこれを容認する国家実行が一般化してしまったため、こうした議論は少なくなった³⁵。他方、政府と自決権行使団体の間の闘争の場合にもやはり武力紛争の国際化のみから政府による領海以遠での海上交通妨害を容認すべきことになるのかの問題の検討は充分にはなされていない³⁶。

なお、台湾進攻に伴い生じる武力紛争が第一追加議定書第1条4項事態である旨台湾がいうならば、台湾が国家性を具備するには至っていないことの表明とも解されかねないので注意を要する。進攻が開始されてしまえば、台湾が既に外的自決を達成した国家である旨主張する方が得策であろう³⁷。

3. 想定される中国の法的主張

(1) 非海上経済戦的説明をもってする zonal measure

中国は台湾の交戦団体としての地位の黙示的承認を帰結する行為を避けなければならず、第一追加議定書第1条4項の適用も否定し続けなければならない。これは要するに台湾進攻に伴い生じる

33 但し、第一追加議定書第96条3項は、自決権行使団体による議定書寄託者宛の一方的宣言がジュネーブ諸条約と議定書の適用のため必要であると定める。第一追加議定書締約国数は2023年3月においてパレスチナを含め174である。イスラエルや米は第一追加議定書の締約国ではない。中国は1983年にこれに加入した。日本が第一追加議定書締約国となったのは東アジアで最も遅く2004年のことであった。

34 交戦団体承認によって国家間戦争と同視され、それ故に当事者対等性が認められ、諸外国は中立となるというのが一般的な理解であろう。もっとも、「civil war」という闘争の正当性を認め、それに外部勢力は元来干渉すべきではないという考えが存在したともされる。Clapham, *supra* note 24, p.257. ところで、前者のような考えからすると、外国は中立国となるか参戦するかを選択しうることになったのではないと思われる。台湾「封鎖」に関する最近の論稿でこれを指摘するものがある。Robert McLaughlin, “The Law of Armed Conflict, the Law of Naval Warfare, and a PRC Blockade of Taiwan,” Lieber Institute, *Articles of War* (30 Jan. 2023) (<https://lieber.westpoint.edu/loac-law-naval-warfare-prc-blockade-taiwan/>), p.5.

35 露ウクライナ戦争で露がウクライナ向武器弾薬を輸送する第三国船舶をバルト海で捕獲するといった行為に及べば、露のウクライナに対する行為が国連総会で侵略と認定されたこともあって、第三国はこれを容認すべきかの議論が再燃すると思われる。

36 Mastorodimos, *supra* note 32, pp.320-322; Robert McLaughlin, “Does the Law of Naval Warfare Apply to NIACs at Sea? Well, Sort of...,” Stephens et al. eds., *supra* note 23, p.337. See also, Andrew Sanger, “The Contemporary Law of Blockade and Gaza Freedom Flotilla,” *Yearbook of International Humanitarian Law*, Vol.13 (2010), pp.442-443.

37 第一追加議定書第1条4項は、現に植民地支配や占領を受けている地域における自決権行使を想定していると思われる（国家間武力紛争でも占領地にはこの適用があるとの解釈は文言からはできる）。従って、海上交通妨害のみがなされて台湾が中国の支配下には入っていない状態にあっても第1条4項の事態というべきかについて議論の余地がある。また、台湾が独立を宣言するとしても、国家としての第一追加議定書加入手続が未了の段階ではその適用を受けない。

武力紛争が国際的武力紛争となることの阻止であって、捕獲や封鎖という武力紛争国際化を意味する海上経済戦の用語をもって作戦を説明するのは回避せねばならないのである。この制約下でいかにして台湾の海上交通を遮断するかが中国の直面する法的課題である。そのための方策として次の二つが考えられる。

第一は、中国人民解放軍版閉政策というべき台湾領海に限定した海上交通妨害である³⁸。台湾海軍が閉政策をとっていた際には中国側の海上兵力は無いに等しかったから水上艦の沿岸遊弋という手段で台湾はこれをなした。しかし、台湾の沿岸防御能力は相当に高く、中国が水上艦でこれをなすのは難しい。代わって、国際的武力紛争の事態でありながら北ベトナムに対する領海外の海上交通妨害を選択しなかったベトナム戦争中の米海軍のように、機雷敷設による港湾閉塞が考えられる。敷設場所に関しては領海内なら特に法的制約はなさそうである。もっとも、澎湖水道が以前は通過通航権適用のある国際海峡であって、それが台湾の長大な直線基線設定で内水化したというのであれば³⁹、引き続き通過通航権の適用がそこで残るという解釈はありえるかもしれない。その場合には国際海峡への機雷敷設の適法性という問題を処理しななければならない⁴⁰。

第二は、領海外に一定の水域を設定し、その水域に存在する危険を理由に進入回避を船舶航空機に要請する方式である。つまり、積極的な交通妨害を行えば国際的武力紛争の規則を activate させるので、危険の存在を水路通報 (notices to

mariners) その他で知らせるといった進入側の安全に配慮する形式をとりつつ、第三国船舶に進入を躊躇させて封鎖と実質的には同じ効果を得るやり方である。こうした zonal measure として以下のようなものがありえよう⁴¹。

まず、中台両軍交戦の可能性があるととしてそれに巻き込まれないよう第三国船舶航空機に進入回避を求める危険水域の設定が想定される。この種の水域は洋上演習や兵器実験でも設定され、期間と地理的範囲が限定されていれば適法とされてきた。台湾も例えば1965年の対空誘導弾実験でこの種の水域を設けた⁴²。中国による1995年と1996年の、そして2022年の台湾近海への弾道弾発射演習でもこれが設定された⁴³。中国にすれば、演習時にすら設定可能な自発的進入回避を要請するにとどまる水域としてアルジェリア内戦やガザ紛争での海上交通妨害との相違を強調しつつ、危険水域の武力紛争時設定の適法性をいうであろう。

次に、攻撃目標となる台湾の軍艦や軍用航空機とそれ以外の識別が困難であるため、台湾から一定の範囲の水域に進入する船舶と航空機は、射撃される危険を自ら負担しなければならないという識別義務低減水域の設定が考えられる。これは、上記の危険水域を自由射撃水域に近づけるもので、非国際的武力紛争ではこうした水域の領海外設定は正当化しにくいといわざるをえない。しかし、1988年にペルシャ湾でイラン小舟艇と交戦中の米海軍巡洋艦ビンセンスがイラン民間旅客機を誤射して撃墜した事件を中国は持ち出し、誤射

38 McLaughlin, *supra* note 34, p.2.

39 台湾領海基線については以下を見よ。真山全、「台湾海峡の国際法上の地位と外国艦船航空機の通航」、坂元茂樹編著、『国際海峡』、東信堂 (2015年)、187-197、217頁。

40 しかし、澎湖水道の代替航路の発見は容易であるから、中国による澎湖水道完全閉鎖は法的に可能であろう。日本EEZを含む中台領海外機雷敷設については、同、211-213頁を見よ。なお、いうまでもなく、かなりの幅の非領海回廊を持つ台湾海峡は通過通航権の適用される国際海峡ではない。

41 真山全、「中国による台湾『封鎖』は可能か—国際法が導く意外な帰結」、『フォーサイト (Foresight)』、新潮社 (2021年10月5日) (www.fsight.jp)。

42 Bruce A. Elleman, *High Seas Buffer: The Taiwan Patrol Force, 1950-1979*, Naval War College Newport Papers, No.38 (2012), pp.113-115.

43 こうした演習に見られるほどに領海に近接した水域に着弾させる実弾演習は、これが国家間でなされたとすれば国連憲章第2条4項が禁じる武力による威嚇を構成するのは明白である。1995年と1996年のそれよりも2022年の演習は台湾海上「封鎖」演習の色彩を強めたという指摘について以下を見よ。河上康博、「人民解放軍による台湾の航空・海上封鎖作戦分析—軍事演習から見えてくるもの」、笹川平和財団、日米台安全保障研究 (2023年4月26日) (https://www.spf.org/japan-us-taiwan-research/article/kawakami_01.html)。See also, U.S. Department of Defense, *Military and Security Development Involving the People's Republic of China, 2022*, Annual Report to Congress (2022), pp.123,126.

回避のための水域の必要性をいうかもしれない⁴⁴。

(2) 米参戦後の自衛権行使としてのzonal measure

中国の台湾進攻が開始され、その際に米が台湾支援に乗り出し、中国人民解放軍と米軍が衝突する事態になれば中国による海上交通妨害は法的には次の二層に分かれる。

米の参戦は、集団的自衛権行使以外では説明できそうにない。集団的自衛権行使ならばその支援先は国家でなければならず、集団的自衛権行使自体が米による台湾の黙示的国家承認になるということはあるが、その前提として先に述べたように台湾が従前の曖昧な態度を捨てその国家性を明示に宣言していなければならぬと考えられる。但し、承認の効果は相対的であり、米の台湾国家承認は中国に何の法的効果も与えない。従って、中国からすれば、台湾進攻に伴い生じる武力紛争は台湾との関係では非国際的武力紛争の性格を米参戦後も維持するから、対台湾海上交通妨害も危険水域等による便法的なものはともかく領海外ではできないことになる。

一方、中国が進攻米軍と戦う根拠は台湾を含む自国領域を防護する個別的自衛権である。その行使に伴う武力紛争はいうまでもなく国際的武力紛争である。つまり、中台間の非国際的武力紛争及び中米の国際的武力紛争が同時に存在することになる。自衛隊の米軍支援が中国に対する組織的敵対行為とされたり、中国からの在日米軍基地を含む日本領域や自衛隊艦艇航空機に対する武力攻撃があれば中日間にも国際的武力紛争が生じる。

中国と米（日）の間の武力紛争が国際的であるため、中国は領海外に及ぶ捕獲と封鎖を含む対米（日）海上交通妨害を実施できるようになる。米（日）沿岸封鎖は考えにくいだが、東シナ海、南シナ海や西部太平洋での捕獲はありうる。中国にと

り最も容易で、従って最もありそうな海上交通妨害方式は、米軍来援阻止のための台湾周辺海域へのいわゆる排除水域の設定であろう。そのようなzonal measureが講じられれば、台湾との武力紛争が非国際的であることから来る海上交通妨害実施上の制約は実際には意味を失う。

国際的武力紛争では船舶航空機への妨害は第三国領海外であればいずれでも可能とはいえ、一定の水域を区切りそこへの第三国のものを含む全ての船舶の進入を実力をもって禁止することは封鎖以外では認められてこなかった。しかも、封鎖は相手方当事国支配地域沿岸でなければ設定できない⁴⁵。しかし、自国沿岸に防御目的で船舶進入制限水域を設定する国家実行は存在し、1904年からの日露戦争において日本が自国要地沿岸に設定した防御海面がその最初の例とされる⁴⁶。日露戦争での防御海面は法上の戦争中に沿岸防御のために設定されたが、平時一元化後の自衛権を根拠とする武力行使に伴う国際的武力紛争でもその設定が見られる。

そうした水域の内によく知られたものとして、1982年のフォークランド（マルビナス）戦争で英が設定したフォークランド諸島周辺の半径200海里の全面排除水域（Total Exclusion Zone (TEZ)）がある。英は、自衛権を根拠にこれを設け、進入船舶航空機をアルゼンチンによる同諸島占領を支援するものとして射撃の対象とすると宣言し、その奪還後も設定を続けた⁴⁷。

非国際的武力紛争では領海外に及ぶこの種の排除水域設定の違法性は明らかである一方、国際的武力紛争にあっては、設定の法的評価について見解が分かれていた。TEZに関しても、自衛権はその行使の相手国以外の第三国の船舶に対する実力行使の違法性阻却事由としても機能するかがまず問われた。自衛権による設定が許容されるとし

44 ビンセンス事件では行動する水上艦の周辺に設定されるmoving bubbleと通称される識別義務低減水域が問題となった。George P. Politakis, *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Kegan Paul Int. (1998), pp.103-119.

45 冷戦中に、ソ連太平洋艦隊の通過を防ぐため、日本による宗谷海峡、津軽海峡及び対馬海峡の三海峡「封鎖」の必要がいわれたことがある。しかし、自国領域には国際法のいう封鎖を設定できないため、これは国際法上の封鎖ではなく、従って、封鎖の法効果も伴わない。

46 H. Lauterpacht, *Oppenheim's International Law*, Vol.2, 7th ed. (1955), p.681; 山口開治、「日露戦争におけるわが国防御海面の国際法上の意義」、『防衛論集』、第11巻2号（1972年）、41-64頁。

47 Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign*, Vol.2, Routledge (2005), pp.262-263.

ても、半径200海里という広さが自衛権の均衡性要件に合致するか、そして進入阻止手段が射撃のみであることが妥当かとの問題を指摘できた⁴⁸。

自衛権に基づく武力行使で第三国船舶航空機の進入を禁止するこのようなzonal measureの評価は完全に固まったとはいえないとしても、日露戦争の防御海面以来、一定の海上交通制限は許容されるとの見解が存在していることは確かである⁴⁹。いかなる範囲でいかなる進入阻止手段であれば自衛権に基づき自国沿岸に設定される排除水域としての適法性を説得的に主張できるかを中国は検討していると想像される。

おわりに

中国が非国際的武力紛争に適用される武力紛争法規則を認識していれば、対台湾海上交通妨害を封鎖とは呼ばないであろう。その上で領海外における妨害の法的正当化を試みるはずである。しかし、台湾の法的地位の黙示的承認を避けながらそれをなすのは困難である。これは、台湾海軍が国共内戦において、そして仏海軍がアルジェリア内戦で直面した困難と正に同じである。また、キューバ危機において、キューバやソ連との間で国際的武力紛争が存在しないにもかかわらず、米がソ連商船の接岸を阻止しなければならなかった際に、「隔離 (quarantine)」という新奇な用語で米海軍の行動を説明せざるをえなかったのも、同種の困難を国際法の範囲内で処理し損なったからであ

る。こうした困難性ゆえに中国による対台湾海上交通妨害の法的根拠は脆弱に違いなく、中国側の主張に法の用語で反論するのは比較的容易であろう。

しかし、台湾が中国の本格進攻を招来してしまうことを避けるため、自己の国家性を対外的に公然と宣言することを引き続き躊躇するならば、台湾問題平和的解決前提が対台湾海上交通妨害で崩壊したとしても、米日の台湾のための集団的自衛権行使は難しい。米日側の法的困難はそこにある。

仮に米日が台湾を集団的自衛権で支援するに及べば、今度はそれが中国による米日に対する個別自衛権行使を正当化する。その場合には、中国と米日の間に国際的武力紛争が存在することになって、中国は海上交通妨害を領海外で米日との関係でなしえる。それは多分フォークランド戦争での英設定TEZのような防御的な水域設定によるものになるだろう。台湾に対する海上交通妨害もそこに吸収されるかたちで実現される。この場合でも、中国は台湾は自国領域であるとし、自国領域に封鎖は成立せず、また台湾に交戦団体承認を与えてもいないことから、台湾周辺排除水域を中国は封鎖とは称さないであろう。

ここで米日は、排除水域設定の法的評価を迫られる⁵⁰。同種水域を南西諸島で日本が設定する可能性も考慮に入れつつこれをなさなければならぬ。

48 後者の論点に関連しては、攻撃目標か否かを識別する義務は攻撃側にあり、識別義務を進入船舶航空機に転嫁することはできず、従って、水域内外において識別義務の程度に差異を設けることはできないという批判が強い。

49 H.A. Smith, *The Law and Custom of the Sea*, 3rd ed., Stevens & Sons (1959), p.119.

50 米日が台湾国家承認を明示又は黙示にしていれば、米日からは中国の台湾周辺排除水域設定は中国沿岸防御のためではなく、台湾という国家に対する封鎖の企図と認識される。その場合には、水上艦巡航による進入阻止がなされていなければ、実効性要件を満たさないとして封鎖の不成立をいえよう。そうでなければ、やはりTEZのような防御的な排除水域ということになって、その法的評価を迫られる。

台湾におけるDX進展状況と DX関連日台企業の連携可能性

台湾野村総研諮詢顧問股份有限公司

顧問師 諸橋 洋子

当協会は日系企業の台湾展開における一助とすべく、一般競争入札にて選定した外部の調査機関に調査を依頼する「委託調査事業」を実施しております。昨年度は野村総研諮詢顧問股份有限公司に「台湾におけるDX進展状況とDX関連日台企業の連携可能性」につき調査を委託しましたところ、簡単な概要をご紹介します。

なお詳細な報告書は以下に掲載予定です。

<https://www.koryu.or.jp/business/trade/itakuchosa.html>

産業の高度化や社会課題解決に欠かせない技術としてデジタルトランスフォーメーション(以下、DX)が注目されているが、中でもスタートアップによるDXに関連した革新的なサービスや製品の活用事例を目にする機会が増えている。日本においてもDX関連事業を手がけるスタートアップは多く、日本政府はさまざまなDX推進施策を展開すると同時に、2022年を「スタートアップ創出元年」としてスタートアップに対しても積極的な支援を行っている。支援内容には日本発スタートアップのグローバル展開支援も含まれており、日本のスタートアップにも海外事業展開や海外企業との技術連携に積極的な動きがみられる。特に、地理的にも近くIT技術関連企業が多い台湾は、海外展開をめざすスタートアップの進出先となる可能性も考えられる。一方で、日本と同様に台湾においても、デジタル発展部をはじめ当局によるDX進展促進の取り組みが行われており、大企業を中心にDX導入が進むなど、日台双方でDX技術導入に向けた気運が高まりをみせている。

2022年度に野村総研諮詢顧問(以下、NRI台湾)では日本台湾交流協会から委託を受け、日系スタートアップの台湾DX関連分野における事業

機会について調査を行った。本稿ではその調査結果を紹介し、台湾産業のDX進展状況をふまえながら、スタートアップやベンチャーを含むDX関連の日本企業への台湾市場進出支援可能性について考察する。

1. 日系DX関連スタートアップの海外進出状況

日本のスタートアップは数や規模で海外に比べ圧倒的に少なく、また海外展開するスタートアップも少ないといわれることが多いが、近年はスタートアップのDX技術が大企業に導入されたり、スタートアップによる海外進出活発化の動きが報道されたりと日本のスタートアップは国内外で存在感を高めつつある。日本経済新聞社がユニコーン企業を目指すスタートアップを国内有力スタートアップとしてリストアップした企業を毎年発表している「NEXTユニコーン調査」では、調査回答が得られた国内有力スタートアップ184社のうち、約4分の1にあたる46社が既に海外進出し海外に拠点をもつとしており、今後も日本から海外進出を目指すスタートアップの増加が予想される。

海外進出を目指すスタートアップは、自らで海外ネットワーク構築や資金調達を行うだけでなく、政府及び関係機関が主催するアクセラレーション・プログラム等の海外進出支援事業に積極的に参加して海外進出のきっかけをつかむことも多い。そうした政府支援のひとつであるJ-Startupは、2018年に6月に経済産業省が開始したスタートアップの育成支援プログラムで、グローバルに活躍するスタートアップ創出を目的としており、スタートアップ支援の経験の有するトップベンチャーキャピタリスト、アクセラレーター、大企業のイノベーション担当といった有識者による推薦に基づいて選定したスタートアップをJ-Startup選定企業とし、選定された企業は官民で構成される支援コミュニティを通じて各種支援を受けることが可能となっている。このJ-Startupに選定された企業を中心に海外進出実績のあるスタートアップ90社を抽出し、進出先国・地域を調査したところ、進出先で一番多かったのはスタートアップ本場の米国だったが、その他はアジアの国・地域が多く挙がり、うち台湾では18社のスタートアップ進出が確認されている。

2. 日系DX関連スタートアップの海外進出実態調査

スタートアップの海外進出状況の実態を把握するため、既に海外進出実績のある企業、及び海外進出を検討ないし希望している企業に対しヒアリング調査を実施した。特に、台湾以外の国・地域に進出/希望する日系スタートアップと、台湾に進出/希望する日系スタートアップとに分けてヒアリング調査を行うことで、両者の違いを考察した。

(1) 海外進出を目指すきっかけ

今回のヒアリング調査全体を通じて、設立当初から海外進出を目指すスタートアップが多く、かつその理由として手がける事業が世界共通でニーズがあると答える企業が多かった。一方で、台湾に進出実績のあるスタートアップは、設立当初から海外進出を視野に入れていた企業も多いものの、世界共通のニーズがある事業を手がけていると認識する企業の割合は台湾以外の海外進出企業

と比較すると少なく、国内向け事業の発展形で台湾進出に至った事例も多く観察されるという違いがみられた。

(2) 海外進出先の選択理由傾向

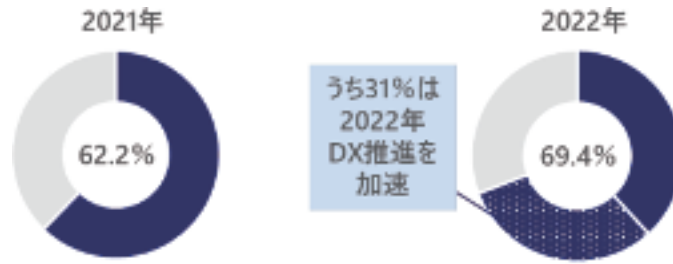
進出先、進出実績の有無に関わらず、スタートアップが海外進出先を選択する上で共通して重視しているのは進出先の市場規模が大きいこと、事業に適した市場があること、そして現地にビジネスパートナーがいること、という結果が得られた。その他には事業分野の参入しやすさも重視されている。

そのうち、台湾を進出対象としないスタートアップにその理由を聞くと、市場規模が小さいという答えのほか、台湾有事の発生リスクが懸念材料として挙がっている。また一般的に台湾は人件費が低いと認識されており、人件費の高い市場であることを進出条件とするスタートアップは台湾を進出対象と考えない傾向がみられた。

一方で台湾進出実績のあるスタートアップは、台湾の人口規模が大きくないことを考慮してもなお需要が多い事業や台湾でさかんな製造業に関連した需要がある事業、例えば整備が進んでいる都市部の交通インフラや製造業に関連した物流関連事業を手掛けるスタートアップが台湾を事業展開に適した市場と高く評価している。さらに人件費の低さに関連して、サービス市場としての進出形態以外に台湾を開発拠点として活用しているところもあり、逆に台湾における人件費や物価の安さを好意的にとらえており、同時に台湾の理系人材の豊富さも評価している。

台湾進出を希望するスタートアップからは、起業前のキャリアで台湾企業と取引実績がある等、台湾のビジネス人脈を通じて台湾の市場環境を把握したうえで台湾進出を希望する声が多く聞かれた。また、台湾のスタートアップ支援アクセラレーターGarage+（ガレージ・プラス）が世界各地のスタートアップと台湾企業とのビジネス機会創出を目的に毎年開催するスタートアップ支援プログラム「Startup Global Program」への参加や、台湾のスタートアップエコシステム確立をめざし台湾当局が運営するTaiwan Tech Arenaとの交流がきっかけとなり台湾市場に関心をもつよう

図表1 DX推進中の企業割合 (n=416)



出典：2022iThome CIO大調査（2022年8月）よりNRI作成

になった企業もあり、日台間のビジネス人脈はもちろんのこと、スタートアップ関連でも日台間の交流が進展しつつあることがヒアリング調査を通じて明らかになった。

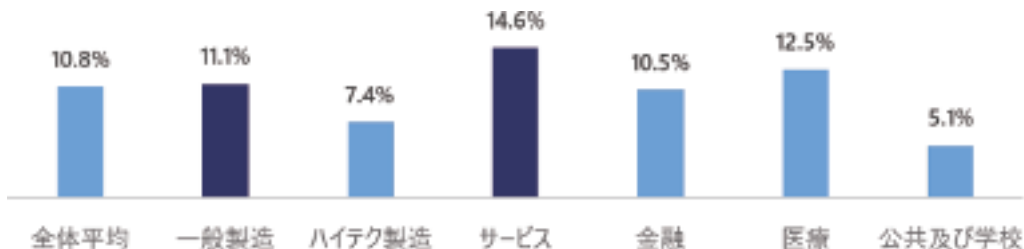
3. 台湾でDX導入が進む産業分野

2022年にiThomeが台湾企業416社を対象に実施したアンケートでは、7割近くの企業が既にDX推進中と答えている。特にポストコロナやロシアによるウクライナ侵攻の影響を受けた世界経済の変化に迅速に対応していく必要があるとして「2022年にDX推進を加速させる」と答える企業がDX推進中企業の半数近くを占め、台湾市場における近年のDXの重要性に関する認識の高まりがみてとれる。

産業別のIT分野全体に対する2022年の企業投資では金融業のIT投資金額が最も高く、公共及

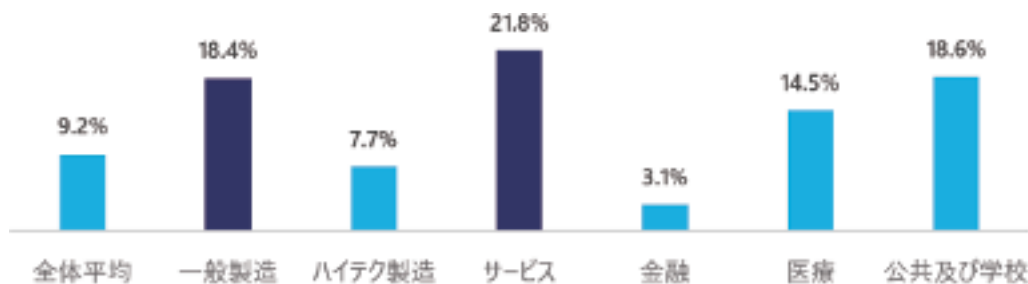
び学校、サービス業の3つの産業で1億NTDを超える規模となっているが、IT投資成長率及びIT投資に占めるDX予算の割合を見ていくとサービス業が最も高く、一般製造業も産業全体平均を上回る比較的高い伸びを示している。サービス業のDX導入は、ECや物流分野において特に深く進展している。ユーザー需要の高さと、DX導入のメリットも十分高いことが進展の主な理由である。製造業においては、世界情勢の急激な変化を経験し、世界的なサプライチェーンの再構築への対策に加え、製品ライフサイクルの短期化や製品カスタマイズ需要の多様化といった短納期かつ少量多品種の要求に迅速かつ臨機応変に対応するための生産管理や関連業務の効率化への対応が急務であり、業務効率化目的のDX導入が注目されている。

図表2 2022年各産業のIT投資成長率



出典：2022iThome CIO大調査（2022年8月）よりNRI作成

図表3 2022年産業別IT投資に占めるDX予算割合



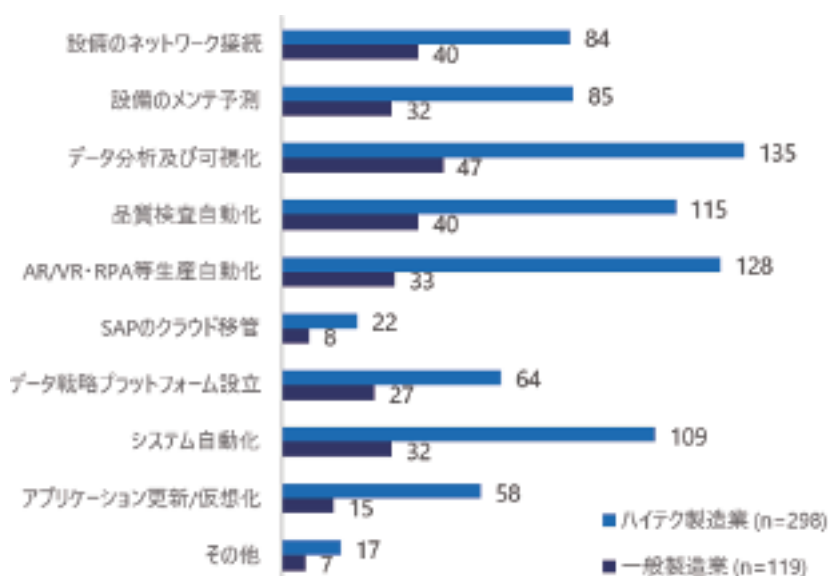
出典：2022iThome CIO大調査（2022年8月）よりNRI作成

4. 台湾の製造業におけるDX進展状況

台湾の主要産業のひとつである製造業において、DX導入への投資規模は他産業に比べるとまだ小さいものの、DX推進の取り組みは成長傾向にある。現在の台湾製造業におけるDX進展状況とDX推進計画をハイテク製造業とその他一般製造業とで項目別に比較すると、いずれの業種でも「データ分析及び可視化」、また生産工程や品質検

査の自動化推進を挙げる企業が多い。「設備のネットワーク接続」も推進項目に多く挙げられているが、データ分析や可視化実現の前提としてまず製造設備のデータ連携やネットワーク化は必須であり、DX推進の重要項目のひとつである。さらに進んだDX推進は生産自動化やシステム自動化等、製造工程の自動化であるが、これらの項目はハイテク製造業での推進が目立つ。

図表4 台湾製造業の2022年DX推進計画項目

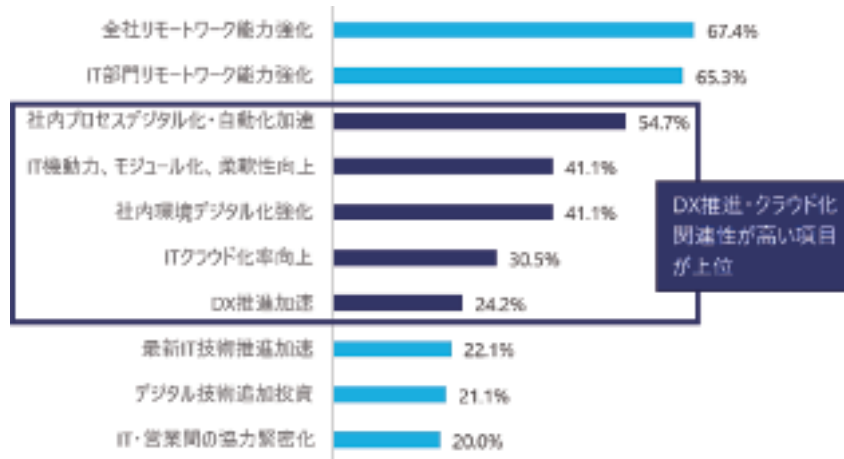


出典：2022 DIGITIMES 智造轉型大調査（2022年）よりNRI作成

DX導入における重要性の高まりと並行して、関連サービスのクラウド化が製造業DX推進の主流として世界でも注目されており、台湾でも同様の傾向がみられる。台湾製造業のIT対策項目には、DX技術導入の推進加速と共にITシステム

のクラウド化率の向上が優先度上位に挙げられている。台湾当局によるDX推進計画では製造業のクラウド化がDX推進とほぼ同様の意味で語られることも多い。

図表5 台湾製造業のニューノーマル時代に向けたIT対策Top10

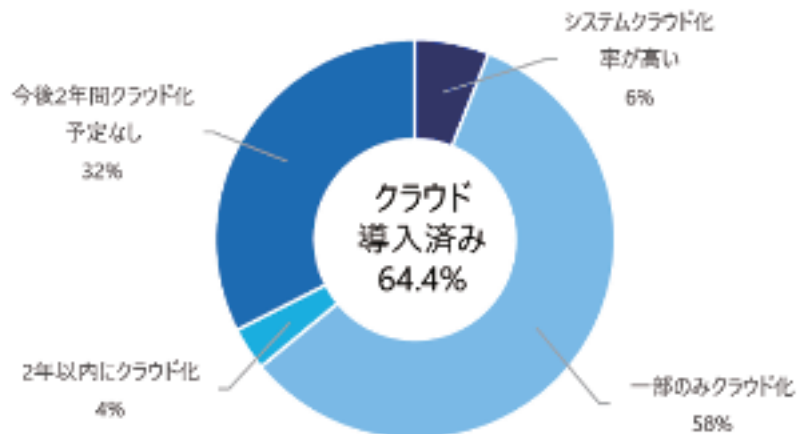


出典：2022iThome CIO大調査（2022年8月）よりNRI作成

2022年の資訊工業策進会（III）の産業情報研究所（MIC）の調査によると、台湾製造業ではDX推進に伴いクラウド導入の進展がみられるが、一方で導入状況はシステムの一部のみにとどまり、製造現場でのクラウド活用例は現状としてごく限定的である。經濟部工業局が製造装置関連のDX

推進支援を目的に開設した特設オフィス「SMART MACHINERY」によると、製造現場のクラウド化は台湾製造業の中でも一部の大企業による導入にとどまり、これら一部の大企業でもプライベートクラウドの閉じた社内ネットワークでセキュリティを確保して構築運用が行われている。

図表6 台湾製造業のクラウド化進展状況



出典：資訊工業策進会 産業情報研究所「数位平台推動計画」季報三よりNRI作成

5. 台湾の製造業が抱える課題

(1) 労働力不足の問題

台湾は2018年に高齢化社会を迎え2020年以降人口減少を続けており、日本以上に人口減少と人口高齢化の問題が深刻化している。国家發展委員会による将来人口予測では、2025年には台湾の

労働力供給が需要に対し340万人不足すると予想されており、近い将来労働人口減少が製造業の労働力不足を引き起こすことは確実である。しかし、労働力不足が製造現場で顕在化するにはもう少し時間があると考える企業が現状では多く、生産自動化等のDX導入で労働力不足を回避する目立った動きはまだみられない。

(2) 人材不足の問題

製造業のより深刻な問題は、人口高齢化と共に一般製造業の現場で熟練技術者として働いてきた人々が定年退職で一気に製造現場を去り、技術が継承できる若手の雇用や育成が難しくなっている人材不足の懸念である。一般製造業の中小企業で特に多くみられ、技術やノウハウの引き継ぎが叶わない場合、こうした企業は高い技術力を持ちながら廃業せざるを得ない状況となってしまう。その解決策として、AIを活用し技術ノウハウをデータで蓄積するDX導入による技術継承と製造効率化の実現が期待されている。

もう一点、製造業DXの導入がサービス業や金融業等の産業に比べて遅れている理由のひとつに、DX導入推進部門の人材不足も挙げられる。オフィス部門でのDX運用はコミュニケーションツールやデータベースといった他産業と共通化されたツールが活用可能なものもあるが、製造現場においては製造業の専門知識、DXソリューションや応用ツールの知識等分野を横断するノウハウがDX導入に必要とされる。輸出が中心の台湾製造業は生産データの活用や生産自動化自体の重要性に加え、世界情勢の変化に対応したCO₂排出削減等のESG目標、セキュリティ管理強化といった対応も急務となっている。DX導入はこうした課題解決を実現するうえで必須手段と認識されており、DX導入の専門知識をもつ人材需要が高まっているが、製造装置のDX推進特設オフィスのSMART MACHINERYによると、そうした

人材が圧倒的に不足しているという声が企業から多く聞かれるという。

6. 台湾のDX技術導入の加速に向けた台湾当局の方針とその施策

(1) 台湾投資三大方案

台湾当局は、中国に事業拠点を移していた台湾企業及び台湾域内の企業に対して、2019年以降「台湾投資三大方案」施策を展開し、域内の産業投資拡大を図ってきた。優遇措置の対象分野は主に製造業とサービス業、並びに台湾の産業変革に不可欠な重点産業で、投資内容はスマート技術要素ないしスマート化機能のためのものという条件がつけられている。製造業では、工場拡張や生産設備に対するものでDX技術導入に関連する投資が対象となる。サービス業では、スマート技術要素をそなえたイノベティブなサービス及び技術応用導入に対する投資が対象となっている。当初は2021年末で施策終了予定だったが、2019年から2021年までの3年間で累計1,144社、合計1.6兆NTDの高い投資創出効果、中小企業のDX推進への寄与等から、施策は2022年から2024年までの延長実施が決定した。延長された「投資台湾三大方案」では当局が施策目標として掲げるカーボンニュートラル目標対応を申請条件に追加で盛り込み、産業分野は従来施策と同様のサービス業及び製造業の大企業及び中小企業で、特に製造業に対してカーボンニュートラルの目標への対応とスマート化関連投資の2項目が共に必須条件となっている。

図表7 2022年から2024年まで実施の「投資台湾三大方案」

	中小企業投資加速アクションプラン (中小企業投資加速投資行動方案)	台湾企業域内投資加速アクションプラン (投資台湾企業投資行動方案)	台湾回帰投資加速アクションプラン (就緒台湾回帰投資行動方案)
適用対象	中小企業	大企業	対中投資実績が年以上の大企業及び中小企業
製造業申請条件	1.~3.のすべての条件を満たす 1. カーボンニュートラル目標に対応 2. 生産設備のスマート化関連内容を含む 3. 次のいずれかに該当: *5+2重点産業のイノベーション分野、高付加価値製品及び中核部品関連産業、グローバルサプライチェーンの重要項目、自社ブランドの海外販売、台湾重点産業政策に関連する内容 (注) *5+2重点産業: アグリアグリコングリーン、スマート機械、再生可能エネルギー、バイオ医療、新食糧業、新農業、循環型経済の台湾産業革新の重点産業		
サービス業申請条件	以下のいずれかの条件を満たす 1. カーボンニュートラル目標に対応、かつスマート化関連内容及び台湾重点産業施設に関連する内容を含む 2. イノベティブなサービス・技術応用必須入又は台湾重点産業施設に関連する内容	1.~3.のすべての条件を満たす 1. カーボンニュートラル目標に対応 2. 産業スマート化関連内容を含む 3. 台湾重点産業政策に関連する内容	

出典: 經濟部投資業務処公開資料より、NRI作成

(2) デジタル発展部の取り組み

2022年に発足したデジタル発展部は、設立目的のひとつに当局と産業が一体となったDX進展の促進を掲げ、民間との連携のほか、DXに関連した当局部会間の連携業務も行う。デジタル発展部の推進施策のうち、他部会と連携した「クラウド世代DX推進」プログラムでは、他部会で実施される中小企業向け助成金申請、セミナー等の情報発信を行っている。また、クラウドサービス導入への中小企業のDX導入助成金プログラム「Tクラウドプラットフォーム」、DXソリューション

の提供企業に対するクラウドDX新サービスの開発支援策「テーマ別クラウドサービス研究開発」プログラムを実施している。さらに、DX人材不足の課題解決に向けて、「多角分野デジタル人材加速躍進計画 (DIGI+Talent)」でAI、データサイエンス、IoT、スマートコンテンツ、デジタルマーケティング等、当局が重点分野に位置づけて推進するデジタル関連の人材研修プログラムを産学研共同で実施し、分野横断的に活躍するDX推進人材の育成を目指している。

図表8 デジタル発展部デジタル産業署による関連企業に向けたDX推進プログラム

	クラウド世代DX推進	Tクラウドプラットフォーム	テーマ別クラウドサービス研究開発
目標	中小企業の企業成長、海外進出及び従業員給与待遇向上	中小企業のDX推進におけるクラウドサービス導入促進	DXソリューションのクラウド新サービス開発及び提供促進
支援対象	製造業・小売サービス業・農林水産業等の中小企業	DX推進資金助成を必要とする中小企業	製造業やサービス業向けソリューション開発を行うSI業者
期待する効果	クラウドサービス導入で中小企業のビジネスモデルイノベーションを促す	中小企業によるクラウドサービス利用拡大を促進	製造工程等課題解決システム開発を実現

出典：デジタル発展部デジタル産業署公開資料より、NRI作成

(3) 經濟部工業局の取り組み

經濟部工業局はデジタル発展部の発足前から「Tクラウドプラットフォーム」に協力してきたほか、特に一般製造業の中小企業に向けてDX化、スマート化の推進のための支援施策を打ち出している。2016年に策定された「スマート機械産業推進プログラム」では、製造業における設備のデータ取得及び工場内のデータ連携、スマート化の促進計画を実施している。具体的なDX推進策のひとつ

として、製造設備等にSMB (Smart Machine Box) と呼ばれる装置の設置を推進してきた。2023年3月時点で累計1万台以上のSMB設置を達成している。この計画では、SMB設置推進と同時にSMBで取得したデータを工場内システムにネットワークでつないで製造設備状況の可視化を実現するソリューション導入に関する技術支援も行っている。

図表9 経済部工業局によるスマート機械産業推進プログラムの内容 (2021~2024年)

	設備データネットワーク化	製造最適化DX導入	DX投資促進
計画	Smart Machine Box指導計画 (Smart Machine Boxは設備のデータをネットワーク接続する装置を指しSMBと呼ぶ)	スマート機械産業イノベーションAI応用付加価値計画	スマート機械推進モデル計画
内容	製造設備にSMBを設置し設備のデータ取得及びネットワーク化を推進	熟練技術者のノウハウ・技術をAIでスマート化するソリューションを確立	製造業のスマート機械投資促進
成果 *2023年3月時点	2016~2023年3月までに17業種の中 小企業399社が参加、累計でSMB 10,466台設置を実現	2018~2020年までに112社に4.39億 NTDを補助、40社にAI応用の導入 支援	車両、航空宇宙、金属工具、製靴 業等20社に6件事例の支援、97.3億 NTDの企業投資効果を創出

出典：経済部工業局公開資料より、NRI作成

製造業のスマート化推進に関し、経済部工業局は製造機械のスマート化を目指し開設した前述のDX推進支援特設オフィスSMART MACHINERYを通じて、中小企業のDX投資に対する助成プログラム活用を展開している。一般製造業向けでは、電気機械、電子設備、金属加工、繊維、食品等、業種別に特化した助成プログラムが用意されている。実施体制については、SMART MACHINERY オフィスを中心に、工業技術研究院 (ITRI)、精密機

械研究発展中心 (PMC)、金属工業研究発展中心 (MIRDC) といった経済部工業局と連携する組織が主な実行団体となって各種助成申請受付、相談窓口の役割も果たしており、中小企業支援プログラムに関する情報提供や申請にかかるアドバイス等を行っている。また各業種の業界団体と協力し定期的にDX推進に関連するセミナーを開催し、中小企業向けにDXの重要性を情報発信する役割も担っている。

図表10 経済部工業局による一般製造業中小企業に向けたDX関連補助支援計画

計画名	実行団体
電気機械産業スマート製造推進計画	金属工業研究発展中心
電子設備産業発展計画	金属工業研究発展中心
金属製品産業スマート化推進計画	金属工業研究発展中心
スマート技術促進製造体系アップグレード計画	資訊工業策進会
スマート機械産業推進計画 (2021~2024年)	精密機械研究発展中心
スマート応用中小企業支援応用アップグレード計画 (2020~2023年)	精密機械研究発展中心
スマート製造イノベーション付加価値応用支援計画	(入札公募中)
繊維産業スマート化統合サービス計画	繊維産業総合研究所
繊維産業スマート付加価値開発及び支援推進計画	繊維産業総合研究所
靴かばん産業スマート化推進計画	靴類及運動レジャー科技研发中心
食品産業スマート生産推進計画	食品工業発展研究所

出典：経済部中小企業処公開資料より、NRI作成

7. 日系DX関連スタートアップによる台湾市場進出可能性の考察

台湾で今後DX進展の加速が予想される産業として、既に急成長をみせているサービス業がまず挙げられる。今回のヒアリング調査においても、台湾に進出したスタートアップでサービス業向けDXソリューションを台湾市場で事業展開している企業が複数あり、日系スタートアップが進出可能な市場が既にあることが確認された。今後も関連分野への日系スタートアップ進出が進む可能性がある。

DX投資が成長傾向にあるもうひとつの産業である一般製造業に関しては、現状はまだ伸びしろが大きいものの、近い将来労働力不足深刻化によりDX導入が一気に進展する可能性は十分考えられる。また、DX導入に必要な資金面で台湾当局による支援施策が用意されているが、例えば製造設備のデータ取得等はSMB設置推進施策が奏功し一定の普及を遂げているものの、さらに深化したDX技術であるAIを活用した自動化ソリューションは、導入の要望は多いが導入コストがかさむソリューションであることが多く、中小企業にとっては当局の支援施策を活用しても負担の重い投資となるため、実際に導入するのは困難である。

前述のスマート機械推進特設オフィスSMART MACHINERYによれば、製造自動化のDX導入に意欲的な中小製造業の経営者は非常に多いが、導入コスト課題のほかにも、欧米発の既存の自動化ソリューションは文化の違いから使いづらい等の理由で導入ハードルが高く、台湾一般製造業導入に適したソリューションが見つからないことが台湾一般製造業企業のDX推進計画が滞る一因になっているとしている。

日系DX関連スタートアップが展開する事業の中には、日本の中小企業向けに導入コストを抑えたDXソリューションや日本国内製造業に導入実績のあるサービス及び製品がある。台湾の製造業は、日本の製造業を手本にして技術発展してきた背景もあり、製造現場で比較的日本と近い文化をもつ。実際、今回ヒアリングを行った台湾進出実績のある企業のうち半数は設立当初は海外進出を

目指していたわけではないと答え、事業に国境の違いはないと答えた企業はさらに少なく1社のみという結果となった。このように当初は日本国内向け事業を展開していたDX関連スタートアップが台湾進出する事例もみられていることから、日本で既に実績のあるDX関連ソリューションやサービス、製品をカスタマイズして台湾企業に提供する事業可能性が考えられる。さらに、スタートアップが提供するソリューションやサービスの強みのひとつに、導入コストを従来あるものと比較して低く抑える価格優位性がしばしば挙げられる。日系DX関連スタートアップが提供するDXソリューション、サービスや製品が、台湾の中小製造業にとって機能面及びコスト面で導入に適したものとして受け入れられる可能性も考えられる。

また、中小企業がDXを導入する場合は、通常自社でDXシステムを構築するのではなく、製造業向けにDXシステム構築サービスを提供するSI（システム・インテグレーター）事業者のシステムを通じて行っている。また、製造設備も含めたDX対応であれば、設備事業者も共同で企業のDX対応のサービスを提供する。日系DX関連スタートアップが台湾市場向けにDXソリューションを提供する場合はこうした台湾のSI事業者及び設備事業者との協業でビジネスを行うビジネスモデルが考えられる。製造業に限らず、サービス業においても中小企業のDX導入には同様にサービス業向けSI事業者がDXシステム構築サービスを提供している。日系DX関連スタートアップも同様に、台湾現地のSI事業者とパートナーシップを組むことで、特に製造業、サービス業において台湾でのビジネス機会の可能性が期待できる。

8. 今後の日系DX関連スタートアップ支援のあり方に関する示唆

日系スタートアップは海外進出検討にあたり、事業機会とビジネスパートナー情報を重要視しているのは前述のとおりだが、海外進出先現地で取り組める事業プロジェクトの情報取得や現地ビジネスパートナー候補へのコンタクトはスタートアップ単独では容易なことではない。また今回の

ヒアリング調査を通じて、既に台湾や台湾以外の海外進出実績があるスタートアップも、市場調査や海外事業推進のための社内人員リソースが限られているため進出先現地の情報入手に苦労している実態が観察されるとともに、現地ビジネスパートナー情報をもっと知りたい、紹介や交流の機会があれば参加したいという意見が多く聞かれた。

海外進出先現地の人脈構築に関して、現地の顧客候補企業とのマッチングや業界団体の国際交流会といったイベントは日台企業間でも度々開催されているが、具体的に日系DX関連企業に対する台湾市場への進出支援を想定した場合、DX導入可能性のある台湾企業との交流ではなく、DXシステム構築サービスを台湾企業に提供している台湾のSI事業者とのマッチング商談会や交流会といった活動を日系DX関連企業との間で実施する

試みは、特にスタートアップにとって具体的に台湾市場のビジネス可能性を探る良い機会になり、ビジネスパートナーとなり得るSI事業者と知り合う好機ともなる。その際は、前述のようにDX関連サービス提供先業種ごとに強みをもつSI事業者が異なるため、日系DX関連企業の事業分野に合致するSI事業者を見極めたうえで日台企業間を繋げることがポイントとなる。

さらに、イベント参加には至らない日系DX関連スタートアップも、台湾市場の事業適性に関する情報へのアクセスがより容易になれば、台湾への進出検討がやりやすくなるメリットが得られる。こうした理由から台湾のサービス業、製造業のDX進展状況に関連する情報発信のセミナーやWebでの情報提供も、日系DX関連スタートアップにとって有益な支援の一環となるだろう。

片倉佳史の台湾歴史紀行 第二十四回

台湾縦貫鉄道を誌上体験 その3 (桃園~新竹)

武蔵野大学客員教授
台湾在住作家 片倉 佳史

台湾島の南北を結ぶ台湾縦貫鉄道。基隆（きいるん）と高雄（たかお、旧名・打狗）間の408.5キロにおよぶ一大幹線は、今もなお、台湾社会を力強く支えている。その縦貫鉄道を「誌上体験」し、日本統治時代の台湾をたどる旅。第三回の今回は桃園から新竹までを旅してみたい。

大がかりな改良工事が進む桃園駅

大台北エリアの都市間輸送機能を強化するべく、現在、桃園（とうえん）駅は改良工事中である。台北市を中心に、周辺地域の新北市、桃園市、基隆（きいるん）市を合わせると、その人口は900万人規模となっており、交通網の再整備と拡充は不可欠である。台湾鉄路管理局も輸送規模の拡大と運用効率の向上を目指し、各地で整備を進めている。

桃園の歴史を遡ると、清国統治時代の1745年に薛啓隆という人物がこの一帯の開墾に着手したという記録が残る。この時に桃の樹が植えられ、地名も「桃仔園」というものになった。日本統治時代はこれが街路樹となり、美しい姿を誇ったというが、現在はその様子を残してはいない。

桃園駅から南に2キロほど進んだところには「弁天池」という埤塘（ひとう）があった。埤塘とは灌漑を目的とした「ため池」のことで、高燥とした桃園台地では数多く見られたが、ここはその中でも屈指の大きさを誇った。中には小島が浮かび、弁財天や観音菩薩、五穀大帝を祀る祠があった。景勝地としても知られていたが、1970年代に埋め立てられてしまった。現在は陽明社区という住宅地と建國國民中学（中学校）の敷地となっている。

桃園は近隣に点在する都市を縦貫鉄道に繋ぐ要衝でもあった。特に、山麓部に位置する大溪（た

いけい）との連絡は桃園が担っており、早期に道路が整備された。日本統治時代は台車軌道（トロッコ）が設けられ、後にはバスの便も整備された。

大溪は河岸段丘の上にあり、眺望の良さで知られていた。日本統治時代には大溪公園が設けられ、敷地内には神社や公会堂があった。この一帯は樟脳の製造や茶葉栽培で知られ、製茶工場等が点在していた。大溪はその搬出基地となる商業都市でもあった。

同時に、大溪は景勝地として知られた角板山（かっぱんざん）への中継地点でもあった。角板山は原住民族の人々が暮らす地域の入口として機能し、蕃童教育所や物品交易所があった。また、視察で訪れる要人も多く、貴賓館や旅館もあった。



桃園駅は大がかりな改良工事が行なわれている。現在は仮駅舎で営業しており、将来は地下駅となる予定。

桃園埤圳と内壠

桃園駅を出た列車はほぼ直線で、南西に進んでいく。そして、桃園埤圳（ひしゅう）の水路を跨ぐと内壠駅に到着する。

桃園埤圳は大嵙崁（たいかかん）溪の河水を上流の石門（せきもん）で取水し、48キロの水路によって桃園一帯に供水する農業用水系統である。水路の総延長は支線を含めると260キロにおよぶ。幹線水路は1925（大正14）年5月17日に完成し、通水式が開かれた。

この時は水路のみならず、ため池も数多く設けられた。これを設計したのは後に台湾南部を沃野に変えた八田與一（はったよいち）である。この桃園埤圳は嘉南大圳に次ぐ台湾第二の水利事業であり、その完成によって台湾北部でも二期作が可能となった。

内壠駅は日本統治時代、炭子脚（かんしきやく）という名であった。駅の南側には台中に本社を置いた帝国製糖株式会社の製糖工場があった。この工場は1939（昭和14）年に完成し、近代的な設備で話題となった。しかし、戦時下の経済統合政策で帝国製糖は大日本製糖株式会社に吸収合併され、さらに、戦争の激化に伴って、1943（昭和18）年に操業を停止。戦後は台湾糖業会社の管理下に入ったが、これも続かず、遠東グループが経営する紡績工場となった。また、現在、一部は元智大学の敷地になっているが、いずれも製糖工場の痕跡らしきものは残っていない。

この辺りから新竹にかけての地域には客家系住民が多く暮らしている。内壠付近も客家人が多かったが、戦後に状況が大きく変わった。台湾が中華民国体制に組み込まれ、国共内戦で破れた国民党軍の兵士が台湾に逃げのびてくると、政府は下級兵士を中心とする人々に簡素な住宅を設け、そこに居住させた。これを「眷村（けんそん）」というが、内壠にもこういった軍関係者が多く住むようになり、外省籍住民の占める比率が高くなった。また、工場が数多く設けられるようになったことで、台湾中南部からの移住者も増えた。さらに、外国人労働者や配偶者も急増し、現在は複雑な住民構成となっている。

内壠を出た列車の車窓左側には高い山並みが見える。頂上に箱を乗せたような風貌が独特な大霸尖山（3492メートル）をはじめ、左寄りには南湖大山（3742メートル）も見える。あくまでも天気次第ではあるが、注目したいところである。なお、南湖大山を台湾西部から見られるのはここだけとなっている。



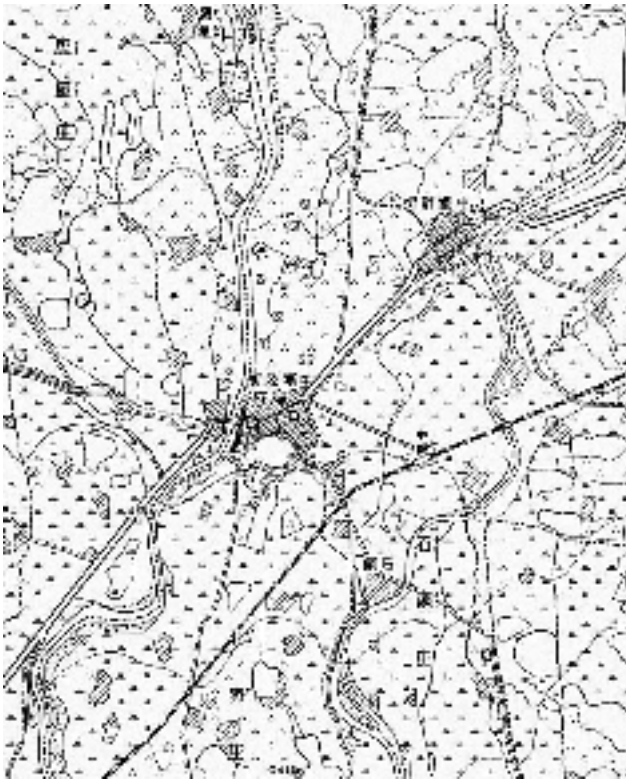
中壠駅。ここでも改良工事が施されている。将来は地下駅となる予定だ（2029年完成予定）。外国人労働者の姿も多い。

商業都市として発達する中壠

中壠（ちゅうれき）は桃園市第二の都市で、客家系住民が多く暮らしている。もともとは桃園県中壠市だったが、2014年12月25日に桃園県が政府直轄市として桃園市に昇格したため、ここも桃園市中壠区となった。隣接する平鎮区を含めると、桃園区（旧桃園市）を凌駕する人口規模となる。なお、「壠」とは、客家の人々が「谷川」の意味で用いた言葉である。

ここは地域の中核でもあり、新型コロナウイルス蔓延前の2019年度統計では、台湾鉄路管理局線の駅の中で、年間総利用客数と一日当たりの乗降客数が台北駅、桃園駅に次いで、第三位となっていた。また、付近には数多くの小都市が点在し、中壠はそのゲートにもなっている。現在も近隣地域との間を結ぶ多くのバス路線がここを起点としている。

もともと中壠の市街地は新市街と旧市街に分かれており、前者を「中壠新街」、後者を「中壠老街」と呼んでいた。駅は清国統治時代の1893年11月30日に開設されたが、旧市街に近い町はずれに設けられた。なお、現在の繁華街は駅を中心に発達している。



日本統治時代の中壩。鉄を用いた工具の製造が盛んで、鎌やのこぎりなどが産物となっていた。中央研究院所蔵。

台湾茶業の拠点だった平鎮

平鎮（へいちん）はもともとの名を「安平鎮」といったが、1920（大正9）年の地名改正で現在の名に改められた。ここは茶の産地として知られ、線路の左右にも茶畑が広がり、台湾最大の栽培地となっていた。しかし、現在は宅地開発が進み、往時の様子を見る影もない。

この辺りの車窓は平野のようにも見えるが、実際は海拔200メートル前後の台地で、「桃園台地」と呼ばれている。余談ながら、駅を出た先で海拔209メートル地点を通過する。ここは台中線（山線）を除くと、縦貫鉄道の最高地点となっていた。

清国統治時代、桃園台地にはクスノキの林が広がっていたという。しかし、樟脳製造のための無秩序な伐採に遭い、日本統治時代に入った頃にはすでに森林資源は枯渇していた。それと前後して茶葉の栽培が盛んになり、台湾総督府は茶葉の生産効率向上と品種改良を熱心に進めた。

林口台地から桃園、そして新竹に連なる一帯は、台湾で最も古い土壤と言われている。長い歳月を経て養分は流出し、酸化鉄の多い赤土の土壤で、

強い酸性を示している。これを活かしたのが茶葉の栽培だった。車窓にも見わたすかぎりの茶畑が広がり、春から夏にかけては茶摘みに勤しむ女性の姿が見られたという。

平鎮駅の南側には台湾総督府中央研究所の茶業試験場平鎮支所が設けられていた。ここは台湾茶業に関する研究や、各種茶樹の試験を行なう機関で、戦後もその機能は受け継がれた。茶業は清国統治時代に発達をみて、樟脳や砂糖と並ぶ英米への主要輸出品目となっており、日本統治時代に入った後も、外貨獲得の旗手として重視された。当初は無発酵・低発酵の緑茶の栽培が盛んだったが、後に高発酵の紅茶の栽培が盛んになった。しかし、昭和期にはやや南に位置する龍潭（りゅうたん）に茶葉栽培の中心は移り、現在に至っている。



龍潭（りゅうたん）、関西（かんさい）は現在も茶の産地であり、特に高発酵の紅茶が知られている。特に東方美人茶は特産品となっている。

楊梅~起伏に富んだ桃園台地

続く楊梅（ようばい）は中壩に次ぐ賑わいを誇る商業都市である。古くは「楊梅壩」といったが、1920（大正9）年に現在の地名に改められた。駅は市街地から北に600メートルほど離れており、駅前を眺めるかぎりではそれほどの都市には思えないが、市街地はそれなりに発展しており、賑やかだ。

これは鉄道線路の経路変更によるもので、1893年の鉄道開通時は元来の楊梅の市街地を通過して南西に進んでいたが、勾配が厳しく、蒸気機関車が大量輸送を担うには限界があった。その

ため、領台当初から経路変更が計画され、1929(昭和4)年11月1日に平鎮(現・埔心)～山崎(同・新豊)間の新ルートが開通。旧線は廃止され、楊梅、伯公岡(富岡)、大湖口(湖口)、山崎の各駅が移転した。

楊梅の市街地の南には小高い丘があり、龜山(きざん)と呼ばれていた。高さは海拔219メートル程度だが、頂上に1923(大正12)年4月の皇太子台湾行啓を記念した石碑が設けられていた(現存はしない)。行楽地でもあり、かつては眺望が楽しめたが、現在は家並みに埋もれてしまっている。

また、ホームから北側に見える高台は「高山頂」と呼ばれ、海拔は177メートル。この丘は平鎮からならだかに続いており、現在は中山高速公路(高速道路)を境に平鎮側は工業団地、楊梅側は軍営地となっている。駅からは見えないものの、この丘の裏手には平原が広がっており、日本統治時代はさとうきびの栽培地となっていた。また、スイカの栽培でも知られていた。

なお、楊梅は台湾の土着種とされている「桃園豚」の産地でもある。起源は不明なところが多いものの、漢人系住民の移住に伴ってもたらされたとされる。ここはその種豚の産地となっている。



線路沿いにも埤塘(ため池)が多く見られる。歴史は清国統治時代に遡るが、多くは日本統治時代に設けられた。

古い家並みが残る富岡(伯公岡)

楊梅駅を出た後、左側には低い丘が見える。これは「長崗嶺」と呼ばれ、かつては一面の松林となっていた。同時に初茸の産地で、11月から翌年2月にかけては茸狩りで賑わったという。続いて車窓右手にある水尾(すいび)という集落は、

白鷺が雲集する場所として知られていた。

現在は廃止されているが、その先に「三湖ガソリンカー停留所」があった。1937(昭和12)年5月1日に設けられた簡易駅だが、わずか5年で燃料不足に伴ってガソリンカーが運行停止。駅も休業となった。戦後、1961年に復活したものの、再び廃止された。現在もわずかながら、ホームの痕跡が残る。

台湾高速鉄路との交差地点を過ぎると、富岡に着く。ここは旧名を「伯公岡(はくこうこう)」といった。駅は1929(昭和4年)11月、路線改良工事終了の際に開業している。付近で産する物産の集散地であり、鉄道開業以前から賑わいを見せていたと言われる。貨物取扱量の多い駅でもあった。

富岡は駅周辺に古い家並みが残っており、街歩きが楽しい場所でもある。道路配置は日本統治時代の都市計画に従っており、現存する老家屋も清国統治時代のものは少なく、昭和初期に建てられた建物が多い。正面上部にバロック風の装飾を施した家屋も多く、小さいながらも瀟洒な雰囲気も誇っている。

なお、この一帯も客家系住民が多く住んでおり、地名の「伯公岡」も、客家人が土地の守護神として崇める「大伯公」を祀った祠に由来する。漢人系住民が入植する際には、最初に集団の守護神を祀る祠を設けたとされるが、ここもそういった習慣に従っている。



富岡駅の周辺には古い家並みが残っており、散策が楽しい。駅の傍らにはかつての倉庫を用いたショップもある。

車両基地に隣接する小さな駅

新富駅は2013年1月10日に設けられた簡易駅である。当初は隣接する台湾鉄路管理局富岡車両基地に勤務する従業員輸送を目的に設けられた

が、2017年9月6日から通常の旅客駅となり、現在に至っている。

台湾の鉄道車両の修繕や検修は、長らく日本統治時代に設けられた台北機廠（鉄道工場）で行なわれてきた（連載第22回参照）。しかし、車両の増加と整備システムの近代化に伴い、新しい車両基地が設けられた。現在、富岡車両基地は北部の鉄道車両の整備を行ない、敷地面積は52ヘクタールと、アジア屈指の規模を誇っている。

工場施設は公開日以外は参観できないが、敷地のはずれに興味深い空間がある。それは鉄道車両を用いた参拝施設で、道教寺院の体裁が保たれている。もともとは敷地内にあった土地公廟を継承したもので、作業の安全を守る存在として、その意義が認められた。

道路の側から見ると、鉄道車両が置いてあるだけに見えるが、これは引退した英国製電車EMU100型の中間車両で、車内に土地公の石像を祀っている。2019年10月24日には開廟の例祭と儀式が行なわれた。現在は安全祈願の場という扱いを受けており、部外者でも手を合わせることができる。車内には座席も残されているので、ひと休みすることも可能だ。



車両基地の敷地内にある土地公廟。鉄道車両がそのまま神仏の安置場所となっているケースは他に例を見ない。

新旧の顔を持つ町・湖口

北湖は桃園市から新竹県に入って最初の駅。開設は2012年9月28日で、通勤・通学の需要を受けて設けられた。優等列車はすべて通過するが、駅舎はモダンな造りで、半地下構造。屋根には駅で使用する空調や照明の電力をまかなうべく、太

陽光パネルが敷き詰められている。駅の南に近接して中国科技大学があり、駅名にも「中國科大」の文字が入る。

続く湖口駅は2012年12月18日に完成した橋上駅舎となっている。この駅の歴史は清国統治時代の1893年に遡る。同年11月30日に駅が設けられた。ただし、その駅は現在の場所ではなく、3キロほど南に位置していた。湖口は旧市街である「老湖口」と、新市街となる「新湖口」に分かれており、鉄道も当初は旧市街を通っていたのである。1929（昭和4）年10月に経路変更が実施され、駅は現在の場所に移設された。

湖口駅の南西4キロのところには広大な陸軍演習場があった。面積は437万坪を誇り、起伏に富んでいて理想的な演習場と謳われていた。5月から10月にかけて、各連隊や中学校（旧制）以上の学生が演習や訓練にやってくる場所でもあった。

戦後、台湾が中華民国の体制下に組み込まれると、この演習場も国民党政府に接收された。現在も「湖口基地」、「湖口訓練場」となっており、その機能に変化はない。しかし、周囲には軍隊関係者が暮らす集合住宅などが並ぶようになり、最近では広大な工業団地も設けられ、風景は一変している。

この辺りでは車窓左手に基隆と高雄を結ぶ縦貫道路が再び寄り添う。現在は「省道一号線」という名になっており、台湾の南北を貫く大動脈となっている。日本統治時代は木麻黄（もくまおう）の並木道となっていた。

途中、小さなホームがあるだけの「波羅紋（はらもん）ガソリンカー停留場」があった。この駅は簡易駅の扱いで、客車列車は停車せず、もっぱら近郊区間用のガソリンカーのみが停車する停留場だった。燃料の欠乏によってガソリンカーの運行が停止すると、この駅も休業となり、戦後も復活することはなかった。

列車は左前方に員山、右手に圓山を見ながら、進んでいく。圓山は現在、全域が軍用地となっている。員山は小高い丘だが、全体が丸い高台をなしており、独特な風貌をしていた。しかし、現在は住宅地として切り拓かれ、大きく変化している。



湖口の旧市街は日本統治時代の家並みが景観保存されており、「老街」と呼ばれて親しまれている。

新豊駅～「スタバ」に変わった旧駅舎

新豊駅は日本統治時代、山崎（やまさき）駅を名乗っていた。その名が示すように、「山の端」に位置する。旧名は「鳳山崎」で、鳳山という土地の端という意味であった。これが1929(昭和4)年11月に「山崎」と改名された。しかし、戦後を迎え、その名が日本の人名に由来するものと誤解され、1969年に再度、改名された。なお、新豊駅周辺の集落の名は現在も「山崎」となっており、駅に近い小学校の名も「山崎国民小」である。

この駅は2014年1月に完成した真新しい橋上駅舎が利用者を迎えてくれるが、旧駅舎も残されている。こちらは現在、リニューアルの上、スターバックスコーヒーの店舗として使用されており、話題となっている。オープンは2019年1月24日、駅らしい雰囲気を残しつつ、くつろぎと語らいの場として整備された。構内側にはオープンスタイルの席もあり、行き交う列車を眺めながら、コーヒーが楽しめる。

新豊の先で線路は90度に近い大きなカーブを進み、進路を南東に変える。ここでは車窓右手に新竹平野が見える。この辺りは鳳山溪の河岸段丘の端に位置しており、列車は台地の辺部を下りながら、新竹に向かっていく。

しばらくの間、下り坂の直線区間が続くが、今度は右に大きな90度カーブがある。その先で鳳山溪（45.5キロ）を渡る。この辺りの地形は縦貫鉄道の敷設時、技術者たちを大いに悩ませた場

所だった。そして、開業後についても、勾配がきつく、難所となっていた。



現在の駅舎に隣接してカフェとなった旧駅舎が残る。駅らしい雰囲気が残されている。

竹北～二つの河川に挟まれた土地

鳳山溪を渡ると竹北（ちくほく）に到着する。ここは新竹県の県庁所在地で、台湾高速鉄路新竹駅は南東に4キロの場所にある。

ここは鳳山溪と頭前溪（63キロ）の間に位置し、沖積平野の上に市街地が広がっている。現在、竹北市は市域面積の90%が平地となっている。

竹北は古くは「紅毛田」という地名で、平埔族（平地原住民）のタオカス族の人々が暮らす土地だった。タオカス族は狩猟・採集を糧としていたが、簡単な農耕も行っており、この一帯は重要な生活圏だったとされる。

現在、竹北市は隣接する新竹市と結びつき、一つの経済圏となっている。人口も21万となっており、新竹県内では最多。人口密度も約4500人/km²と、台湾の県直轄市の中で最も高い都市となっている。

現在は少なくなっているものの、新竹県では田畑の周囲に生垣を巡らせることが多かった。これは吹き付ける風に対処するため、山から吹き下ろしてくる風のほか、海側からも北東季節風が吹き付ける。そのため、どの方角にも防風林・防砂林が必要だった。主に相思樹（そうしじゅ）が植えられたが、並木道などには木麻黄（もくまおう）が用いられた。

干し柿で知られる新埔

竹北の東側には新埔（しんぽ）がある。一帯に広がる山並みは、古くから柑橘類の栽培地となっていた。日本統治時代には品種改良と農法の改善が図られ、ポンカンや桶柑（タンカン）の栽培量が一気に増えた。島内需要を満たすだけでなく、日本本土への搬出、そして、戦時期は満州国への輸出も多かった。

現在、地場産品として注目されているのは「柿」で、新埔の特産品と称されることが多い。近隣には干し柿の製造工場が点在しており、秋口になると、その様子を眺めにくる行楽客で賑わう。台湾ではカキの皮を剥き、大きなザルの上に並べて天日干しにする。これに吹き付ける風に当てることで味が引き締まる。

現在、こういった干し柿作りは一種の風物詩にもなっており、週末にもなると、行楽客が多く訪れている。



干し柿作りの様子。現在、新埔は全台湾の生産量の約8割を占めている。金漢柿餅教育農園。

大陸交易の拠点となっていた舊港

列車は頭前溪の橋梁を進む。この川は水源を中央山脈に発し、途中、竹東を経て台湾海峡に注ぐ。台湾の河川は季節による水量の変化が大きく、渇水期は「涸れ川」になることが多いが、この川については年間を通じて水量が豊富で、鰻、鮎などが多く獲れたという。

頭前溪の河口は鳳山溪と合流しており、砂嘴が発達している。この河口の南西に位置した集落が

舊港（旧港）である。港湾都市として賑わい、1731年に開かれたという記録が残る。交易対象は広く、中国大陸沿岸部の泉州や福州のほか、天津やルソン（フィリピン）、シャム（タイ）、朝鮮、日本なども含まれていた。清国統治時代、台湾巡撫（知事）の劉銘傳が鉄道建設を進めた際には、資材運搬を目的とした支線も設けられた。

この港が発達した理由は地理的な要因が大きい。ここは台湾海峡を挟み、福建と台湾島の最短距離となっている。その距離はわずかに130キロあまりに過ぎない。対岸には泉州があり、1913（大正2）年に孫文（孫中山）が来台した際も、ここに上陸している。

舊港の港湾は現在、新竹漁港として整備されている。土砂の堆積が進み、往年の賑わいは失われているが、清国統治時代は対中国大陸交易の拠点だった。日本統治時代に入る頃にはその機能は低下したが、新竹州下随一の漁港となっていた。

新竹漁港の南西には南寮ヶ濱海水浴場があった。海は遠浅が続き、多くの行楽客で賑わった。貴賓館や休憩所、食堂や売店、児童遊園地などが整備され、名実ともに新竹最大の行楽地だった。遠足や修学旅行でやってくる児童や学生も多く、市民に親しまれていたが、残念ながら、防波堤の整備に伴って海水浴場は廃止され、現在はごみ処理場が設けられている。

今回は新竹から南に向かって紹介したいと思う。



新竹周辺の鳥瞰図。新埔は桶柑（ポンカン）、関西は茶の産地だった。紅毛駅とは竹北の旧称。旧港（舊港）の文字も見える。（筆者所蔵）。

日本台湾交流協会事業月間報告

4月	内容	場所
2～4日	「台湾新農業 X 日本笠間」 プロジェクションマッピング展示会（名義）	台南市（成功大学）
8～16日	漫画の絆 台日色紙展（共催）	岩手県大槌町（おしゃっち）
12日	領事出張サービス	台中市
14日	日本語専門家派遣事業	新北市（自強中学校）
18日	日本語専門家派遣事業	新北市（正徳中学校）
20日	領事出張サービス	台南市
21日	台湾日本研究院主催「2023年総会及びインド・太平洋と東アジア変動下の日本研究：地政学と地経学の交錯」学術フォーラム（助成）	台北市（政治大学）
21日	台湾マンガ文化国際学術会議 2023 in 台南：ACGの過去現在そして未来（助成）	台南（台南応用科技大学）
24日	江春男氏叙勲伝達式	台北市（公郵）
25日	日本語専門家派遣事業	台中（恵文高校）
26日	頼明珠氏叙勲伝達式	台北市（公郵）
29日	2023年日本文知国際シンポジウム（名義）	新北市（淡江大学）
29日	文藻外語大学日本語文科学科・社団法人台湾応用日本語学会共催「2023年応用日本語国際シンポジウム」（名義）	高雄市（文藻外語大学）
30日	One Day School 2023 in 台湾（名義）	宜蘭（宜蘭小学校）
30日	文化講座「忍者とは何かーその虚像と実像ー」（主催）	台北市（台北事務所）

【お詫びと訂正】

4月号の月間事業報告に高雄事務所分が掲載されていませんでしたので、以下のとおりご報告いたします。

3月	高雄事務所月間事業報告（3月実施分）	場所
2日	天皇誕生日祝賀レセプション	高雄市（漢来ホテル）
3～4日	てまり展示会（共催） 4日：てまりワークショップ（共催）	高雄市（高雄師範大学 116 芸術文化センター）
5日	2022年度国立国語研究所 日本語教師セミナー（共催）	高雄市（高雄科技大学）
13～31日	日本文化センターオープンイベント 13日：日本映画「とんぼ」上映会、25日：日本アニメ映画「漁港の肉子ちゃん」上映会 13日～31日：当所文化事業振り返り映像上映、伝統人形・玩具展示	高雄市（高雄事務所日本文化センター）
15日	講演「当面の日台関係と未来」（共催、小野所長）	台南市（南台科技大学）
16日	領事出張サービス	台南市
17日	日本語紙芝居コンテスト（名義）	台南市（南台科技大学）

台湾日本研究院主催「2023年総会及びインド・太平洋と東アジア下の日本研究：地政学と地経学の交錯」学術フォーラム（助成）

4月21日、台湾日本研究院主催「2023年総会及びインド・太平洋と東アジア変動下の日本研究：地政学と地経学の交錯」学術フォーラムが開催され、当所の泉裕泰代表が出席しました（写真左から4）。今回のフォーラムは当協会も助成しており、「インド・太平洋と東アジア変動下の日本研究」というテーマで、国際サプライチェーンと経済安全保障、日本の政治・経済・法律などについて深い議論がなされました。



維持会員制度について

公益財団法人である当協会では、事業に要する資金の一部を民間資金により補っております。このため設立当初より「維持会員」制度を設け、台湾へ進出して現地の工場、営業所または出張所に駐在員を派遣している企業、台湾と取引関係を有する企業、そのほか台湾に関心を有する企業、団体等にご加入のご協力をお願いしております。

加入いただきました会員の皆様には、台湾の経済開発、市場動向等についての最新情報を提供するため、当協会の会報「交流」（最新台湾経済等の情報、月1回発行）のほか、「台湾の経済DATABOOK」等の各種刊行物、資料を発行・送付しております。また、会員の皆様向けに当協会台北事務所長による台湾情勢に関する「維持会員報告会」を東京において年1回無料で開催している他、「台湾情勢セミナー」を年間数回無料で開催しております。さらに、貿易投資アドバイザーによる相談窓口も設けております。

【維持会員の特典】

1. 各種刊行物、資料の提供
以下の出版物等を随時提供いたします。
 - ・台湾情報誌「交流」（月1回発行）
 - ・台湾の経済DATA BOOK（年1回）
 - ・委託調査（毎年テーマを選定して調査を実施し、報告書として取りまとめたもの）
 - ・その他知財等の調査資料
2. 台湾情勢に関する維持会員報告会御出席
台北事務所長が台湾情勢について報告いたします。
3. 台湾情勢セミナー御出席
台湾の経済産業界の方々を講師として年に数回開催いたします。
4. 貿易相談窓口のご利用
貿易投資アドバイザーによる相談窓口を設けております。本制度に関するご照会、加入お申込みについては「公益財団法人日本台湾交流協会 東京本部 総務部 庶務室」までご連絡ください。

維持会費 1口につき年間12万円

交流

2023年5月 vol.986

2023年5月25日 発行

編集・発行人：花木 出

発行所：郵便番号 106-0032

東京都港区六本木3丁目16番33号

青葉六本木ビル7階

公益財団法人 日本台湾交流協会 総務部

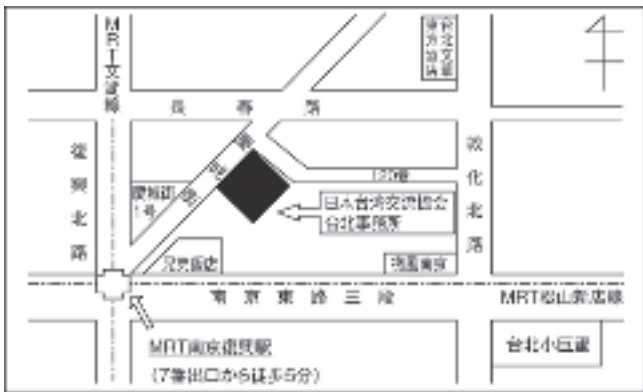
電話 (03) 5573-2600

FAX (03) 5573-2601

URL <http://www.koryu.or.jp>（三事務所共通）

表紙デザイン：文唱堂印刷株式会社

印刷所：株式会社丸井工文社



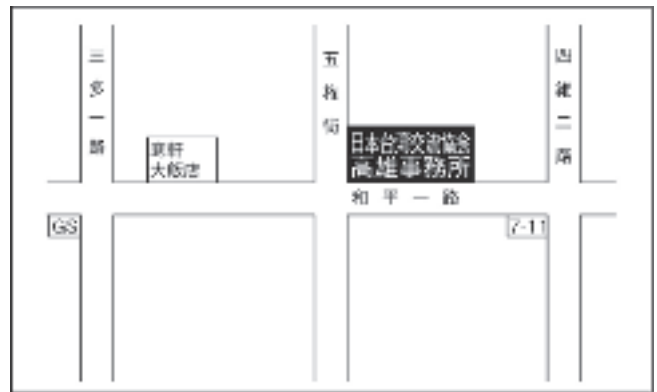
台北事務所：

台北市慶城街28號 通泰大樓

Tong Tai Plaza., 28Ching Cheng st., Taipei

電話 (886) 2-2713-8000

FAX (886) 2-2713-8787



高雄事務所：

高雄市苓雅區和平一路87號 南和平方大樓9樓・10樓

9F, 87Hoping 1st. Rd., Lingya Qu, kaohsiung Taiwan

電話 (886) 7-771-4008 (代)

FAX (886) 2-771-2734

