ふたたび「最前線」となる金門島

法政大学大学院政治学研究科教授　福田　円

冷戦期の金門は、長らく中台間の軍事的対峙の最前線であった。冷戦後に戒厳令が解除された後、台湾本島に先駆けて金門と対岸の「小三通」が開放され、金門の発展は中国大陸との関係に依存するような構造ができた。こうした実情を捉え、習近平政権は台湾の民進党政権との関係が緊張すると、廈門と金門を自身が掲げる両岸「融合発展」の最前線と位置付けるようになった。このことは中国と台湾それぞれにとってどのような意味をもち、最前線である金門では何が起きているのか。

本稿では、まず、戒厳令解除後の金門と中国大陸との関係を簡単に整理する。その上で、既存の交流実績を前提として、習近平政権が廈門と金門を中台の「融合発展」政策のモデル地区として位置付けた経緯を説明する。最後に、この「融合発展」政策が金門や金門と台湾本島の関係にいかなる影響を与えつつあるのかを分析したい。

1．金門と中国大陸の関係

・戒厳令と戦時統治（戦地政務）の終了

1987年７月に台湾本島の戒厳令が解除された後も、中国大陸との軍事的対峙の最前線であった金門・馬祖には戒厳令と1956年に開始された戦時統治が敷かれていた。台湾本島の戒厳令解除後間もなく、金門・馬祖出身の若者らが台北県新店市の福建省政府前で陳情を行い、金門・馬祖の戒厳令解除、軍政の廃止、観光開放、民主化などを求めた。

続いて、1987年８月23日に、金門出身者は台北市内にて、金門・馬祖愛郷デモを行った。このデモは、戦時統治の廃止、軍民分離、県知事選挙、議会の設置、地方自治、金門・馬祖の出入国管理の廃止、金門・馬祖の観光開放など十大要求を打ち出した。こうした運動の結果、金門・馬祖の戒厳令解除問題が、台湾における政治課題として認識されるようになった[1]。

1990年、行政院は金門島の戒厳令解除を見据えて、「金門総合開発計画」を策定し、観光業を中心に戒厳令解除後の金門島を再建する方針を打ち出した。その後、1992年11月に国防部は金門・馬祖において43年間にわたる戒厳令と36年間にわたる戦時統治に終止符を打った。1993年にはいると、金門島は観光客の受け入れを開始し、同年には初めて民選により金門県長を選出した[2]。

長らく戦時統治下にあった金門は、台湾本島に比べると経済発展が遅れ、現地住民の安全や生計の維持は軍に依存する部分が大きかった。そのため、1992年に戒厳令が解除され、戦時統治が終了して、住民のためのインフラや観光産業の推進が軍事管制か受ける影響が低下しても、観光客の受け入れを持続するための客観的な条件を欠いていた。また、戒厳令解除後に、金門に駐留する軍隊の大幅な兵力削減が行われると、現地における消費需要が大幅に減少し、商工業の発展にも不利な状況が生まれた[3]。

1　「金門解厳：堅定奮闘的歴史軌跡下的前輩們」『金門日報』2024年１月20日（https://www.kmdn.gov.tw/1117/1271/4189/563018/、以下ウェブサイトはすべて2025年３月31日最終アクセス）。
2　金門県政府『金門県第六期（112-115）離島総合建設実施方案』（金門県政府、2022年）１頁。
3　同上。

・「小三通」と金門

陳水扁政権下で2001年元旦から開始された「小三通」の背景には、中国側との交渉のみならず、上記のような金門の状況を改善するという思惑もあった。「三通」とは通商、通航、通郵を指す。1980年代以降、中国は台湾に対してそれらの開放を求め続けたが、台湾側は安全保障上の観点から慎重に対応していた。

「小三通」は、まず中国大陸に近接する金門・馬祖と対岸の福建省の間で限定的に「三通」を開放する試みであった。これにより、2001年以降、金門からや台湾本島から金門を経由した中国大陸への経済活動のための渡航が可能となった。

台湾本島に先行して中国大陸との「三通」が開放されたことで、中台関係における金門の存在感は以前とは異なるかたちで再び高まった。それまでは香港を経由していた中台間の人や物の流れの一部が金門を経由するようになったのである。

また、2004年に中国政府は福建地域住民の金門へ旅行を開放すると発表した。これは「小三通」の開始時以来、台湾側が一日600人を限度に大陸から金門への観光客を受け入れる用意がある旨を発表していたことに応えた措置であった。実際に、2004年12月、福建省からの団体旅行第一弾の旅客が金門に到着した[4]。

・「大三通」実現後の金門

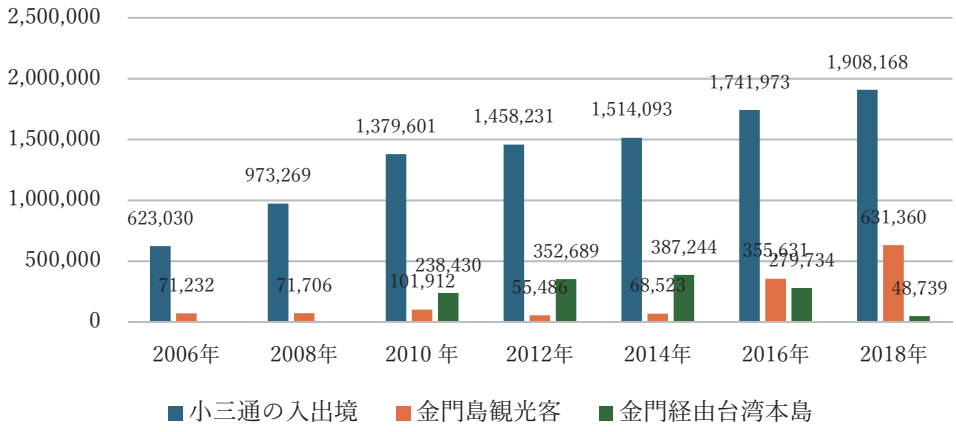
2008年に馬英九政権が発足すると、中国大陸と台湾本島の間で「大三通」が本格化し、中国・台湾の各都市を結ぶ直行便が開通し、金門・馬祖を経由しなくとも人々は中国大陸へと渡航できるようになった。しかし、台湾から中国への渡航手続きが緩和されたことで、コストの低い金門経由の渡航も緩やかに伸びた。

また、馬英九政権期の大きな変化は、台湾本島と同様に中国大陸からの留学生や観光客などの受け入れが大幅に増加したことである。特に、観光客については、馬英九第二期以降は個人旅行客も増加したため、台湾本島から続く旅程の一部として金門島を訪れる旅客が増えた。これに加え、中国で台湾へ個人旅行をできる旅客の範囲も拡大されたため、厦門など福建省への国内旅行の延長で金門を訪れる中国の旅客も増えた[5]。

蔡英文政権期には、中国との関係が政治的に緊張したため、中国大陸と台湾本島の間の往来は減少した。特に、中国が台湾への経済制裁の手段として制限をかけたため、中国から台湾本島への観光客や留学生は減少した。そのため、金門を経由して台湾本島へ向かうビジネスマンや旅行者は減ったが、金門自体を訪れる中国籍観光客は増えた。

ところが、2020年初頭からの新型コロナウイルス流行により、そのような「小三通」も中断を

図１　中国大陸から金門への旅客数（人）



出典：金門県政府観光処『金門観光旅客動向調査分析（108年）』（金門県政府、2019年）11頁。

4　金門県政府観光処『金門観光旅客動向調査分析（108年）』（金門県政府、2019年）３-４頁。
5　同上。

余儀なくされた。中国大陸と金門・馬祖の間の渡航手段は閉ざされ、往来は殆どできなくなった。2023年に往来自体は開放されたが、中国籍の人々の台湾の他地域への渡航や金門への観光はその後も開放されなかったため、金門に渡航する中国大陸住民の数は激減した。

このように、2000年代以降の金門は、台湾本島よりも中国大陸とより緊密な人的往来や経済関係を持っている。このような金門住民の中国と台湾の間でのアイデンティティや利害関係は複雑である。一方で、金門は歴史的、環境的、経済的には台湾本島よりも中国大陸に近く、地域の選挙政治においても国民党への支持が圧倒的に強い。しかし他方で、金門の人々の間において、政治体制の面では台湾本島と繋がる自由と民主主義への支持と帰属意識があることも事実である。また、金門島内においては、30代、40代を境目として、中国大陸や台湾本島への意識、その狭間にある金門という場所やそこに暮らす自己をどのように捉えるのかについて、世代間の相違も存在する[6]。

2．中国「融合発展」政策の最前線

・習近平の「融合発展」政策

習近平政権は近年、台湾との「融合発展」を促進しようとしており、厦門とその対岸にある金門の「融合発展」をそのモデルケースと位置付けている。

習近平政権の台湾との「融合発展」政策の起源は、2019年に行われた「台湾同胞へ告ぐ」発表40周年記念式典における、習近平総書記の講話に遡ることができる。この講話は習近平が「習五点」を打ち出したことで有名であるが、そこでは台湾の交流についても、「両岸交流を全面的に実施し、円滑な経済貿易協力、インフラの連結、エネルギー・資源の相互接続、共通の産業基準を強化すべき」だと語り、「金門・馬祖と福建省沿岸地域間の水、電気、ガス、橋の連結を積極的に実施する計画」を示していた[7]。

こうした台湾との「融合発展」政策とその前線にある福建省沿岸地域と金門・馬祖の融合を重視する姿勢は、習近平が福建省でキャリアを積んだ時代からの持論であると同時に、胡錦濤政権の「恵台政策」が行き詰まったことへの否定的な評価に立脚するものであると推測できる[8]。

2016年に蔡英文政権が発足した後、習近平政権は台湾からの農作物の買付など胡錦濤政権期から行われてきた対台湾優遇策を停止した。しかし他方で、2018年２月に31項目、2019年11月に26項目の優遇策を発表し、中国に進出する台湾企業や個人に中国本土と同等の待遇を与えた。また、2020年３月にも11項目の優遇策を発表し、コロナ禍で打撃を受けた台湾企業の生産回復や増資を支援するとした。さらに、2021年３月には農林業に対する22項目の優遇策を打ち出し、農林業者への中国進出を促した。

これらは一見胡錦濤政権期と同じような「恵台政策」に見えるが、重点は台湾の企業・事業者や個人を中国大陸に呼び込み、彼らに中国大陸住民と同等の待遇を与えることにある。そうして呼び込まれた台湾の企業・事業者や個人は、優遇や便宜を与えられる一方で、中国の法的枠組みにより強く拘束されることが予想される。

・「模範区」に含まれる金門

2021年３月、習近平政権は福建省に「融合発展」の「模範区」を設立し、台湾海峡両岸の「共同市場」を形成することを第14期五カ年計画に組み込んだ。これらの地域の間で、「基本的な公共サービスを均等化、特恵化、効率化する」など、社会同士のより深い統合を目指すとした[9]。

その後、2021年12月に、中共福建省委員会は厦門市が福建省のなかでも特に「融合発展」の「模範区」となり、対岸に位置する金門島への橋の建設、電気供給、金融協力など各種の「融合」を進

6　上水流久彦「中華民国の台湾化にみる金門の位置付けに関する一考察」『アジア社会文化研究』18号、2017年、65-88頁。
7　「習近平：在『告台湾同胞書』発表40周年紀念会上的講話（2019年１月２日）」中国共産党網（http://cpc.people.com.cn/BIG5/n1/2019/0102/c64094-30499664.html）。
8　この点については、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）第11章にて詳述した。
9　「大陸『十四五』規画 提出打造両岸共同市場」『経済日報』2021年３月６日。

めることを公表した[10]。想定された「融合」の内容は、珠江デルタと香港・澳門を統合する「大湾区（Greater Bay Area)」を想起させるものであった。

2023年の海峡フォーラムにて、政治局常務委員と中国人民政治協商会議全国委員会主席を兼務する王滬寧は、「融合発展」の「模範区」について改めて提唱した。また、同年９月、党中央と中国国務院は「福建省による海峡両岸融合発展の新たな道を模索し、融合発展模範区を構築することへの支援に関する意見」を発表し、この計画の実施を促進するための21の措置を具体的に提案した[11]。そして、12月、中共福建省委員会と福建省政府は中央の「意見」を実施するための「実施意見」を発表した[12]。

2024年１月、中国商務部、中共中央台湾事務弁公室、国家発展改革委員会、工業情報化部は連名で「福建省が経済貿易分野で海峡両岸の融合発展の新たな道を模索することを支援する特定措置に関する通知」を発表し、５つの分野における14の措置を提案した[13]。また、同年３月の全国人民代表大会において、複数の代表が「両岸融合発展模範区」に関する個別の立法を提案し、その中には「模範区」の運営、管理、各種制度についてトップダウンの設計や、「模範区」建設の具体的な規定、福建省人民代表大会や常務委員会への特別立法権の付与などが含まれた。

中国側で次第に具体化している「融合発展」政策について、現状におけるポイントをまとめると次のようなことが言える。第一に、習近平政権は福建省に融合発展の「模範区」を設置し、「両岸共同市場」を形成することを掲げ、「模範区」の筆頭に福建省厦門と対岸の金門を挙げている。第二に、この構想においては経済関係だけでなく、「融合」する地域間で「基本的な公共サービスを均等化、特恵標準化、効率化」することが重要視されている。第三に、具体的なプロジェクトとして、中国政府が掲げるのは「小三通」を「四通三化」へと発展させることである。「四通」とは中国大陸から金門への送水、送電、送ガス、橋の建設を実現することを指し、「三化」とは経済協力、基礎インフラ、資源エネルギー、業界標準を標準化、普遍化、円滑化することを指している。

「融合発展」政策の実施状況と金門をめぐる政策論争

・送水プロジェクトの実現

中国大陸から金門への送水は、「融合発展」政策のなかで掲げられる「四通」のうち、唯一現時点で実現しているプロジェクトである。金門島は長らく水不足に悩まされており、中国政府は1995年から金門島への送水を提案してきた。台湾で馬英九政権が発足した後に中台間の交渉が進み、2014年８月に行政院がプロジェクトを承認した。

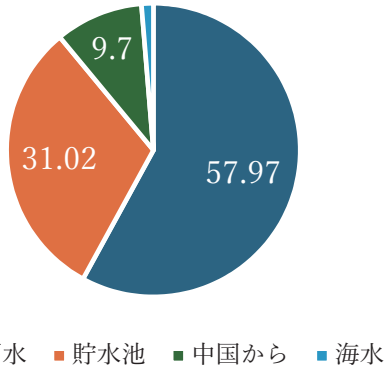
2015年に金門県の「自来水廠」と福建省の「供水公司」が契約し、送水システムの施工が始まった。契約期間は30年間、供給量は10年目までに漸次増加させること、中国大陸側の設備建設は中国側が負担し、海底パイプは台湾側が負担することなどが取り決められた[14]。2018年に施工が完了し、福建省から金門への送水が始まった。

ただし、金門の水源が中国に大幅に依存したという訳ではない。図２が示すように、金門の水源としては地下水の他に島内の貯水池があり、送水が始まった2018年に金門に供給された水のうち、中国大陸からの送水は9.7％であった[15]。中国大陸からの送水は10年目までに漸次増加する契約で

10 「福建省委、省政府発文支持廈門建設高質量発展引領示範区」『福建日報』2021年12月21日。
11 「中共中央、国務院関於支持福建探索海峡両岸融合発展新路、建設両岸融合発展示範区的意見（2023年９月12日)」国務院台湾事務弁公室HP（http://www.gwytb.gov.cn/topone/202309/t20230912_12566987.htm)。
12 「中共福建省委、福建省人民政府関於完徹落実『中共中央、国務院関於支持福建探索海峡両岸融合発展新路、建設両岸融合発展示範区的意見』的実施意見」『福建日報』2023年12月28日。
13 「商務部、中央台弁、国家発展改革委、工業和信息化部聯合印発『関於経貿領域支持福建探索海峡両岸融合発展新路若干措施的通知』（2024年１月９日)」国務院台湾事務弁公室HP（http://www.gwytb.gov.cn/bmst/202401/t20240109_12592460.htm)。
14 「両岸通水、三千郷親見證歴史時刻（2018年８月６日)」行政院金馬聯合服務中心HP（https://www.ey.gov.tw/eykm/4E10528878CEAC6A/4699575c-27bd-4c31-859e-8030c6d69a24)。
15 金門県政府『金門県第六期（112-115年）離島総合建設実施方案』（金門県政府、2022年12月）108-109頁。

あるが、2025年時点においても金門に供給される水の75%以上は金門の水源によって賄われている。中国側は第二の送水システム建設を提案しているが、頼清徳政権は上記の状況を理由に、第二のシステムは必要ないとの見解を示している[16]。

図２　金門島への水の供給元



出典：金門県政府『金門県第六期（112-115年）離島総合建設実施方案』（金門県政府、2022年12月）108頁。

・周辺海域の緊張

コロナ禍によって、廈門と金門の間で「融合発展」を推進できる空間は殆どなくなった。その状況が終わりつつあった2024年２月、金門島周囲の「禁止･制限水域」内で、中国大陸から来たが、中国政府が発行する有効な漁業許可証、漁船登記証及び漁船検査証を持たない「三無船」が台湾の海巡署に追尾されて転覆し、船舶の乗組員４名のうち２名が死亡する事故が起きた。

「禁止･制限水域」とは、1992年に台湾側が定め、中国側も黙認してきた水域であった。この付近の水域での事故は、通常であれば、金門と福建（生存者の出身地）の双方の赤十字が窓口となり、生存者の引き渡し、死亡者の家族と台湾海巡署の事後協議、死亡者の葬儀や家族への慰問金支払いなどが行われ､案件は実務的に処理されるはずであった。

ところが、２月下旬以降、中国側の反応は次第に強硬化した。おそらく、これは「三無船」が近年中国国内で問題視されていたことに加え、事故のタイミングが蔡英文政権から頼清徳政権への政権移行期間であったこととも関係していたと考えられる。国務院台湾事務弁公室は､この海域は｢金門・廈門地域の伝統的な漁場」であり「禁止・制限水域」は存在しないという論調を次第に強めた。

また、中国海警局は事件の数日後から「金門・廈門海域」での法執行パトロール継続し、その範囲を次第に拡大した。７月末、ようやく事件の処理に関する協議が合意に至ったが、中国海警局のパトロールは常態化し、2024年９月以降も月に10回から15回の頻度で、「禁止・制限水域」に侵入している[17]。

・観光客受け入れの再開

「三無船」転覆事件の事後処理がひと段落すると、対岸の福建省から金門島への観光客渡航の解禁が政治課題となった。コロナ禍後、台湾本島と同様に、中国から金門・馬祖への渡航、特に観光客の渡航解禁はなかなかなされなかったが、中国政府は2024年８月、福建省の住民に限り馬祖への観光を解禁することを発表した。馬祖が金門に先行していたのは、「三無船」転覆事故の事後処理が長引いていたことが理由であった。

これに対し、８月下旬に金門選出の陳玉珍立法委員と金門県議会の洪允典議長（いずれも国民党籍）が率いる「金門県民意代表訪問団」が北京を訪れ、国務院台湾事務弁公室の宋濤主任に対し、金門への観光解禁も解禁するよう訴えた｡その後、中国政府は福建省民の金門への観光を解禁し、2024年９月以降は毎月１万４千人ほどのペースで中国大陸からの観光客が戻ってきた。

ところが、中国大陸からの観光客の消費はコロナ以前に比べるとかなり控えめで、金門の景気を好転させるような水準には到底達していない。『天下雑誌』の記事によれば、現状では小三通ビザの発行は未だ制限され、大陸住民は許可が降りてから３日以内に出発しなければならない「入境許可証」によって渡航している。そのため、ツアーを組むのが難しく、個人旅行が大部分となり、観光

16　「中国大陸擬建金門供水第二通道、水利署回應目前金門水源充足、尚無需求」中華民国経済部Ｈ Ｐ、2025年３月24日（https://www.moea.gov.tw/Mns/populace/news/News.aspx?kind= 1 &menu_id=40&news_id=118853）。

17　「直撃金門対峙現場」天下雑誌HP、2025年３月18日（https://www.cw.com.tw/graphics/china-uses-gray-zone-tactics-against-taiwan-kinmen/）。

バスや特産品店などの需要が少ない。また、現状では金門に渡航できるのは福建省の住民に限られ、彼らの購買力は北京、上海、広州、深圳など大都市からの旅客には及ばないという事情もある[18]。

・金門島における新たな政策争点

先述したように、習近平政権が掲げる廈門と金門の間の「四通」のうち、現時点で実現しているのは送水のみであるが、次の争点としてコロナ禍後に話題となっているのが廈門と金門を結ぶ大橋の建設である。台湾においてこの計画は「金廈大橋」と呼ばれ、金門県は2006年頃から橋の建設に関する研究を進めてきた。

現在の民進党政権は橋の建設に対して慎重であるが、野党国民党や民衆党、金門県長や県議会は橋の建設を支持している。また、中国政府は2024年１月から、廈門島から最も金門に近い大嶝島へ至る橋の建設を一方的に開始した。『聯合報』の報道によれば、2024年の間に工程は海上部分の建設に至ったとされる。中国側の計画では、橋は廈門を起点とし、廈門翔安に建設中の国際空港にも接続する予定である[19]。

もう一つの争点が、金門を「非軍事区」に制定する案である。これは、台湾側も中国側も金門とその対岸からそれぞれ兵力を撤退させ、金門の一帯を非武装地帯にした上で、中台間の緩衝地帯とするという提案である。

2024年８月金門県議会の超党派議員連盟と無党派連盟は、民進党政権に対して「金廈大橋」の建設と金門県を「非軍事区」にすることを支持する署名を提出した。その目的は、金門に暮らす人々の期待に応え、金門に平和と発展をもたらすためであるとされた。しかし、金門一帯を非武装地帯にするには、中国側も同じように兵力を撤退させる必要があり、それには中台の政府間の信頼や協力が不可欠であるため、台湾で民進党政権が続く限り実現は難しいと考えられる[20]。

おわりに

習近平政権による中国と台湾の「融合発展」を提唱し、廈門と金門をその「模範区」とする政策は、同政権の対台湾政策が行き詰まるなか、実態として交流が盛んな廈門と金門の関係に活路を見出そうとするものである。「小三通」が始まった頃とは異なり、中国側は「四通三化」をただ呼びかけるだけでなく、一方的に橋を建設したり、海警の法執行パトロールによって金門周辺の「禁止・制限水域」を無効化しようとしたりするなど、自身の実力によって「融合」を進める構えも見せている。

これに対し、台湾の現政権は、主に安全保障上の考慮と経済・社会的な必要に迫られていないということを理由に、慎重な姿勢を保っている。しかし、金門に暮らす人々の間に警戒感は薄く、金門をさらに平和的に発展させ、自身の生活圏における利便性を向上させるという観点から、さらなる「融合」に繋がる施策を支持している。また、台湾の野党もこのような金門民衆の声に呼応し、金門県政府や金門県議会が政府に陳情したり、署名を提出したりするという構図が生まれている。

日本では、「台湾有事」論との関係で、中国が金門を軍事的に攻撃する可能性が懸念される傾向が強い。しかし、実態を観察すると、現在の金門は中台間の軍事的な最前線というよりも、むしろ政治的「融合」の最前線としての性格が強いと言える。筆者は昨年、金門選出の立法委員、陳玉珍氏にインタビューを行ったが、彼女は金門が中華民国（台湾）の一部としての独自性を保ちながら発展するには、中国大陸のみに依存しない、金門の国際化が必須であると主張していたことが印象深かった。私たちはそうした視点に立って、台湾本島のみならず、金門との交流も模索する必要があるのではないか。

18 「小紅書改変金門陸客」天下雑誌HP、2025年１月16日（https://www.cw.com.tw/article/5133739）。
19 「談金廈大橋進展　陸国台弁：期盼『新三通』早日実現」聯合新聞網、2025年３月26日（https://udn.com/news/story/7331/8633107）。
20 劉性仁「金門非軍事区成敗在両岸転念」中時新聞網、2024年８月７日（https://www.chinatimes.com/newspapers/20240807000613-260109?chdtv）。