

## 飛躍できなかった経済特区 — 廈門の歩み

下 野 寿 子

### はじめに

1970年代末に広東省と福建省への設置が決まった経済特区は、輸出振興と外資導入を柱とする対外開放の舞台となり、時には新たな経済改革の実験場として大きな役割を果たしてきた。対外開放地域が拡大すると特区の優勢は相対化せざるを得なかったが、改革開放時代の象徴であり続けたことは否定できない。一方で、常に対外開放の主役であり続けたのは深圳経済特区であり、規模においても経済発展の内容においても他の特区を圧倒する存在であった。それに引き換え、唯一福建省に置かれた廈門（アモイ）経済特区は特区の名に相応しい突出した経済発展からは最も遠い存在であった。廈門は良港に恵まれ、伝統的な華僑の送り出し地域としても名高く、言語・習慣を同じくする台湾住民との紐帯も強かった。新中国建設後、福建省は台湾の国民党と対峙する最前線と位置づけられたために中央からの投資も少なく、長く経済的困難に見舞われた。改革開放は福建省にとっても廈門にとっても経済的な飛躍を遂げる好機であった。しかしながら、廈門経済特区は、台湾統一という長期的な政治目標や、台湾および華僑の資本を利用した地域経済の発展と対外開放の実現という経済目標を背負っていたにもかかわらず、今日に至るまでつましい経済実績を積み重ねてきたにすぎない。対外開放開始から30年余りが経ち、廈門が一定の発展を享受したことは疑いないが、多くの特権を付与された特区として見た場合、この地域の経済発展は大きく出遅れた

といわざるを得ない。

本稿では、対外開放の主役であったはずの経済特区が実際には深圳を除いて十分に機能していなかった状況について、廈門経済特区を事例として検討する<sup>1</sup>。第1章では、1980年代における廈門の状況をふりかえり、二度の好機を生かせなかった理由について考察する。第2章では、台湾側の視点ならびに中台関係の変遷という要因も取り入れながら、廈門と台湾との経済交流や貨物船舶の直航定期便実現までの政治過程について論じる。第3章では、廈門の経済発展を阻害してきた要因について、台湾資本への過度な期待、市政府の政策的失敗、対外開放における廈門の重要性の低下という三つの観点から議論を整理する。最後に、廈門の経済低迷が政策的失敗に多く起因していたことを指摘して本論文のまとめとする。

## 第1章 廈門経済特区の歩み

### 第1節 特区の設立

1979年4月の中央工作会議は輸出加工区設置の具体的議論が始まったという点において対外開放の出発点であったといえる<sup>2</sup>。この会議では、経済活動の自主権を与える地域として香港・マカオに隣接した深圳と珠海、華僑の故郷である汕頭の名が挙がり（何れも広東省）、輸出加工区設置の議論が始まった。また、やはり華僑の故郷で有名な福建省が候補地となり、広東に続いて中央からの工作组が現地調査に入った。5月11日から6月5日まで対外開放の実質的な総責任者であった谷牧は、国务院輸出入領導小組弁公室、国家計画委員会、外貿部、財政部、建設委員会、物資部などから構成される工作组を率いて両

---

1 深圳特区の経済発展をめぐる政治経済学的分析については、拙著『中国外資導入の政治過程—対外開放のキーストーン』法律文化社、2008年を参照。

2 この会議で広東省委の習仲勳が鄧小平に直訴し、経済特区設置の道を切り開いたことは有名である。前掲の拙著100-101頁参照。

省を訪れた。福建省では漳州・厦門・泉州など幾つかの地域を視察したが、最終的に台湾に向かい合った厦門が選ばれた<sup>3</sup>。6月9日には福建省党委員会（福建省委）と福建省革命委員会（後に福建省人民政府に改組）が、「華僑資本と外国資本を利用し、対外貿易を發展させ、福建の社会主義建設を加速することに関して指示を仰ぐ報告」を党中央に送った。7月15日、中央は「広東省委、福建省委が対外經濟活動で特殊政策と柔軟な措置を実施することについての二つの報告」（1979年50号文件）に指示を書き込んで関係機関に転送した。特殊政策と柔軟な措置の一部として、中央は福建省に1980年から1984年まで毎年1億元を補助すること（後に1.5億元に増額、期間終了後はさらに5年の延長）になった<sup>4</sup>。この報告は、「広東、福建両省は香港・マカオに近く、華僑が多く、資源も比較的豊富であり、經濟發展を加速する多くの有利な条件を備えている。中央は、両省の対外經濟活動に対し特殊政策と柔軟な措置を実施し、地方にさらに多くの自主権を与えて優れた条件を發揮させ、当面の有利な国際情勢をしっかりとつかみ、一步先を歩いて、經濟をできるだけ速く向上させることを決定した。これは重要な決定であり、わが国の四つの現代化建設を加速することに対して重要な意義がある。両省が提出した計画の試案はやっても差し支えない。……輸出特区については、まず深圳・珠海の両市でやってみてから、その經驗を得た後、汕頭と厦門に設置する問題を考えよう」と述べており、深圳に比べて厦門の優先順位が当初から低かったことは明白である<sup>5</sup>。また、後に谷牧も、深圳と珠海を総合的な特区に位置づけ、汕頭と厦門ではまず輸出加工業を發展させることになっていたと回想している<sup>6</sup>。

厦門は16世紀より対外貿易の交通の要衝として、また茶葉の輸出港として

---

3 谷牧『谷牧回憶録』中央文献出版社、2009年、322頁。なお、福建省の候補地の中では厦門だけが大陸から突き出た厦門島にあり、大陸との交通網が貧弱であった。

4 谷牧、前掲書、324頁。

5 中共厦門市委党史研究室編『中国經濟特区的建立与發展・厦門編』中共党史出版社、1996年（以下、『中国經濟特区的建立与發展・厦門編』）、23-24頁。

6 谷牧、前掲書、330頁。

発展し、一定規模の都市基盤と産業基盤を形成していた<sup>7</sup>。そのため、後に外資導入の際には中小の既存企業の活性化を考慮しなければならなかった。一方、人口2〜3万人程度の漁村で全く工業が発展していなかった深圳では、人民解放軍を投入し、山を削って更地にする作業から始めねばならなかった<sup>8</sup>。深圳と厦門とは出発の条件が全く異なっており、結果としてはゼロから出発した深圳の方が大胆な対外開放を展開することができたのである。

また、華僑の故郷が特区に選ばれたとはいえ、中国と東南アジア諸国との経済交流は十分に発展しておらず、台湾当局は戒厳令下で大陸との接触を固く禁じていた<sup>9</sup>。台湾住民の2/3以上が福建省出身といわれていたが、台湾当局は大陸の「三通」（通信・通商・通航）の呼びかけには応えず、厦門に経済特区が置かれても台湾資本の流入を期待できる状況にはなかった。結局、何れの経済特区も外資導入は香港資本に頼らざるを得ず、広東省とのつながりが深い香港資本は深圳に殺到したのである。

1980年3月、中央は広州で広東・福建両省会議を開催し、1979年50号文件の実施状況を総括するとともに、「輸出特区」の名称を正式に「経済特区」に変更した。4月23日には国務院が厦門市を対外開放都市に批准した。9月2日、福建省直属の組織として厦門経済特区管理委員会（郭超主任）が成立した。10月7日、国務院は厦門西北部の湖里地区に2.5平方キロメートルの経済特区を設立することを批准した。12月には厦門特区の外国貿易を担当する厦門経済特区国際貿易信託会社が設立された<sup>10</sup>。1981年1月には初の100%外資（独資）で集美制衣廠が生産を始めた。4月、万里・国務院副総理（中央政治局委員を兼任）が厦門を視察に訪れ、交通運輸と特区建設の問題を解決するための会

---

7 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』、4-6頁。

8 前掲の拙著第5章を参照。

9 本稿では、便宜上、中華民国政府を示す場合に台湾当局と表現し、經濟部など各部局名が明らかな場合はそれを用いている。

10 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』、290頁。なお、深圳経済特区の面積は327.5平方キロメートルであった。

議を開催した。この時期には中央の要人やシンガポール・台湾からの訪問客が頻繁に厦門を視察した<sup>11</sup>。8月29日、福建省委は王一士を厦門経済特区管理委員会主任に任命した。同年10月、特区の第1期工事が着工した<sup>12</sup>。1982年4月、福建省人民代表大会第4次会議は「厦門経済特区条例」を採択した。6月には、空港建設資金としてクウェートから2100万ドルの低利借款を導入する協定に調印した<sup>13</sup>。1983年1月、福建省委は厦門経済特区管理委員会主任に雛爾均を任命した。雛爾均は間もなく厦門市長となり1992年末まで長期にわたって厦門経済特区の事実上の責任者となったが、後に彼の特区運営手腕が問題視されることになった。なお、1983年には香港・厦門間で電話線ならびに定期貨物船航路が開通した。また高崎国際空港も開港し、中国民航による香港線が就航した<sup>14</sup>。

特区建設の初期段階をふりかえると、創設にはこぎつけたものの、厦門は深圳に比べてかなり小規模かつ限定的な投資しか割り当てられなかった。特区に指定された湖里地区の2.5平方キロメートルのうち、第1期工事（1984年の完成が目標で1億4千万元を投入）で開発されたのはわずか1.1平方キロメートルであった<sup>15</sup>。この時期には、湖里加工区の他、高崎国際空港の建設、厦門港の拡張と埠頭の増設、電話設備の増強、職業教育、幾つかの涉外法規の制定、改革開放の宣伝教育などが行われた<sup>16</sup>。しかし、給水・給電・電話線の不足といったインフラ上の根本的な問題解決には至らず、外資誘致も遅々として進展しなかった。

深圳に比べて劣勢であった厦門が企業を誘致するには、外国企業に対してかなりの好条件を提示せざるを得なかった。例えば1983年9月に公布された合

---

11 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』、291頁。

12 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』、7、372頁。

13 *New York Times*, December 25, 1983.

14 『日本経済新聞』1984年5月5日朝刊。

15 『日経産業新聞』1982年6月10日。

16 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』、7-8頁

弁企業法は、外国企業が製品輸出によって外貨を獲得するよう促していたが、厦門特区に進出したタバコ・メーカーのレイノルズは製品の大半を中国市場で販売する許可を得ようとしていた。また、外貨収支が赤字の場合、国内販売で得た収益を外貨に交換することについては詳細が地方当局に委ねられていたため、厦門では外国企業・個人は所得税を納税した後に全収入を海外送金してもよいことにした<sup>17</sup>。

当時、特区の担当者は、厦門が大陸との交通網を十分に構築できていないことを問題として認識していたものの、良港と観光資源があること、軽工業が一定程度発展していたこと、歴史のある大きな街で対外開放を受け入れやすい風土があること、深圳よりも企業の進出条件が良い（例えば土地代は1平方メートル当たり年間1~20円で、貸与期間も深圳より20年長い50年であった）こと、華僑の出入りが多く台湾との交流も期待できたこと、深圳よりも高い教育レベルの人材を安く提供できたことを理由に、将来の展望について比較的楽観的であった<sup>18</sup>。

## 第2節 特区拡大への期待

厦門特区に最初の好機が訪れたのは1984年であった。2月上旬、王震・中央政治局員らをともなって深圳を訪問した鄧小平は、厦門特区も視察し、「経済特区をさらに速くさらに立派にやろう」と揮毫した。北京に戻った鄧小平は、2月24日の中央指導部との座談会で沿海港湾都市の開放について討論した。この時、鄧小平は、厦門特区は小さ過ぎる、島全体を特区にしなければならぬと発言した。5月、中共中央と国務院は「沿海部分都市座談会紀要」を関係部門に伝達し、その中で、台湾との祖国統一事業を強化するために厦門特区

---

17 *New York Times*. Dec 25, 1983. p. A. 6. レイノルズは1980年にキャメルの生産を開始することで厦門特区への進出に合意した。なお、外資による製品の国内販売は製造技術のレベルの高い製品であることが条件となっていた。

18 『日経産業新聞』1982年6月10日。*New York Times*. Dec 25, 1983. p. A. 6.

の範囲を全島に拡大し、さらに自由港の政策を部分的に実施することを明らかにした<sup>19</sup>。

中央からの追い風を受けて、廈門市党委員会（廈門市委）は2月16日から24日まで第5期第5回全体（拡大）会議を開催し、「さらに速くさらに立派に廈門経済特区を建設することに関する決議」を採択した。また、12月には中共廈門市第6回代表大会で「党の指導を強化し、開放改革を堅持し、全面的に廈門経済特区の建設の新局面を切り開こう」という決議を採択した。この後も、廈門市委ではほぼ毎年決議を採択し、特区発展への意気込みを示した<sup>20</sup>。なお、1984年9月に経済特区管理委員会は廈門市に吸収され、市政府・市委が直接特区を管理することになった。但し、1983年1月から特区管理委員会主任も廈門市長も雛爾均が務めていたことから、事実上、特区政策の責任者に変更はなかった。また、雛爾均が1984年12月から1987年1月まで市委書記も兼任していたことを考慮すると、特区政策の権限は一人の人物に集中していたことがわかる<sup>21</sup>。

鄧小平の激励を受けてインフラ整備も進展した。1984年7月には上海—廈門—広州を結ぶ客船が開通し、翌年1月には初の地方レベル航空会社として廈門航空有限公司が誕生した。廈門特区の投資計画を担当したのは、市の計画委員会・経済委員会と中国建設銀行廈門市分行（支店）であった。第7次5ヵ年計画（1986～1990年）では、発電所建設、石炭・ガス開発、ホテル建設、7本の道路（全長18.9キロメートル）の整備が重点的に行われた。また、湖里工業区、東渡港、国際空港、電話設備、廈門大学、水産冷凍倉庫、カラー感光材料廠が重点建設項目に指定された<sup>22</sup>。

---

19 郭鉄民「廈門経済特区建設進入一個新的發展階段」『經濟研究參考資料』1985年9月2日 第134期、43-46頁。『中国経済特区的建立与發展・廈門編』、295頁。

20 『中国経済特区的建立与發展・廈門編』、8頁。例えば、1985年7月の「省党代会の決議を真剣に貫徹し、さらに速くさらに立派に廈門経済特区を建設しよう」（廈門市委第6期第2回全会（拡大）會議）の他、1986年3月の市委第6期第3回全会（拡大）での決議、1987年3月の市委第6期第4回全会での決議などがある。

21 『中国経済特区的建立与發展・廈門編』296頁。

22 陳有容「發揮銀行調節作用，加快特区經濟建設—廈門経済特区金融情況調查報告」『經濟研究參考資料』1986年9月23日、第147期、31頁。

外資優遇措置も改善した。投資規模が500万元を超える企業および高い技術を持つ企業に対しては、企業所得税を一定期間免除することになった。高い技術を持つ企業に対してはその技術レベルに応じて安く土地を提供する仕組みを導入した。全国レベルでは法的根拠がなかった独資企業も厦門では受け入れる方針を明確にした<sup>23</sup>。1984年5月28日、北京で深圳・厦門両特区の担当者が記者会見を行い、両特区とも外国企業の輸入を免税にすることを発表した。これに加えて陸自奮・市委書記は、厦門特区の特色として、外資の土地使用期間を最長60年まで延長すること、外国企業の生産資材・設備・生活必需品全ての輸入について原則免税とすること、従業員の採用・解雇・賃金決定の権利を合弁企業に一任して行政機関は干渉しない方針であることを明らかにした<sup>24</sup>。また、1985年1月14日には、福建省人大常務委員会が厦門経済特区における「企業管理規定」、「土地使用管理規定」、「労働管理規定」、「技術導入規定」、「特区と内地経済を結合する規定」をそれぞれ公布・施行した<sup>25</sup>。

1985年3月、国務院は珠海・汕頭とともに厦門の経済特区面積を大幅に拡大することを批准した。2.5平方キロメートルの厦門特区は、厦門全島に鼓浪嶼島を加えた131平方キロメートルとなった<sup>26</sup>。面積拡大とともに、インフラ整備のための資金調達も新たな課題となった。当時、国務院は資金不足で14沿海都市の開放も部分的に進めざるを得ない状況にあったため、厦門も中央からの財政援助を期待することはできなかった。また、厦門を自由港にする案が検討されていたため、将来的には外国からの輸入・貯蔵・加工・再輸出に課税することができなくなって市財政のさらなる減少が予想された。

厦門市と福建省にとって資金調達の選択肢は非常に限られており、大半を外資に頼るしかなかった。そのひとつは外国での起債であった。外国企業と

---

23 『日経産業新聞』1984年3月14日。

24 『日本経済新聞』1984年5月29日朝刊。

25 『中国経済特区的建立と発展・厦門編』297頁。

26 『人民日報』1985年3月20日。但し、『中国経済特区的建立と発展・厦門巻』298頁によると、批准は6月29日であったという。

の合弁窓口として設立された福建投資企業公司（FIEC）は、地方レベルで初めて外債を発行した実績（1983年に50億円）を持っており、1985年にはさらに100億円の円建て債を発行して資金を調達した<sup>27</sup>。なお、江平・廈門副市長は中央政府の認可を得て株式市場と債券市場を実験的に設置する計画を明らかにしていたが、具体性に乏しく有力な資金調達手段とはなり得なかった<sup>28</sup>。

いまひとつの資金調達手段は外国銀行の資金調達能力や運営ノウハウを活用することであった。1985年4月には中国人民銀行が経済特区における外国銀行ならびに外国との合弁銀行に関する条例を公布し、中央銀行の監督下という条件つきながら、外銀の支店開設と幅広い銀行業務を認めた<sup>29</sup>。この条例の公布後、廈門では11月に香港のパニン・グループとの合弁銀行が誕生した<sup>30</sup>。

廈門への政策面での支援は過去の実績に比べると一定の成果を残した。例えば、1984年の外資導入の件数は128件、総投資額は約5億971万米ドル（そのうち外資は約2億7480万米ドル）に急増した（以上、契約ベース）。後に重要な観光資源となった鼓浪嶼島の埠頭もこの時期に建設され、計画されていた基本建設投資（3.2億元）は最終的に25%超過の4億元となった<sup>31</sup>。この時期の成果として、郭鉄民は、①技術集約型および知識集約型の投資の増加、②香港・マカオ以外からの投資がそれまでの10%程度から49%に増加したこと、③大型工業案件の増加、④契約から履行までの期間短縮、⑤観光業への外資利用の進展を指摘した<sup>32</sup>。しかし、例えば1979年以来の廈門の外資導入額（契約ベースで1985年末に6億4000万ドル）が広東省の1984年単年度の外資導入総額よりも少なかったと報道されたように、廈門特区の規模は拡大したが、それに見合った発展には程遠い状態にあったともいえよう<sup>33</sup>。

27 宮著銘「關於改革外債管理体制的建議」『經濟研究參考資料』1986年8月21日、第129期、7-8頁。

28 『日本經濟新聞』1985年8月3日朝刊。

29 『日本經濟新聞』1985年4月13日朝刊。

30 『廈門日報』1986年3月4日。

31 陳有容、前掲33頁表1。この資料によれば、1980年3件（総投資額とその内の外資分は何れも11.41万ドル）、1981年5件（同491.1万ドルと436.1万ドル）、1982年3件（同454.8万ドルと441.05万ドル）、1983年（同1億7707.9万ドルと9884.9万ドル）であった。

32 郭鉄民、前掲43-46頁。

33 『日本經濟新聞』1985年12月27日朝刊。

### 第3節 再度の転機—台湾同胞の里帰り

1985年の海南島密輸事件ならびに深圳特区論争の後、中国の特区政策は大きな見直しを迫られ、外向型経済への転換を鮮明にした。外向型経済への転換は厦門にとっても難題であった。製品の7割以上の輸出が義務づけられていたにもかかわらず、厦門特区では国際市場で競争できる製品を生産することができず、部品も輸入に頼っていた。また、外国投資家からは頻繁な停電、国内輸送コストの高さ、港湾の貨物積み下ろし能力の不足が常に指摘されていた。拡大した経済特区には新築の未入居ビルが立ち並び、ゴーストタウンと揶揄された。ハード面の投資環境だけではなく、レヴィ・ストラウス（米国ジーンズ・メーカー）の担当者が指摘したように、厦門よりも上海の方が熟練労働者が豊富であった<sup>34</sup>。対外開放地域が拡大する中で、厦門は対外開放の新参組との競争にもさらされるようになった。

1986年10月、国務院が外商投資奨励規定を発表すると、各市・省・特区も独自の外資優遇策を打ち出した。中国政府の選別的外資優遇策の導入により、対中投資は一時的に落ち込んだが、1987年後半には回復の兆しを見せた。また、1987年7月に台湾当局が戒厳令を解除し、11月には大陸への里帰り訪問を許可したことから、漸く厦門が台湾資本の流入を期待できる環境が整った。台湾資本の流入を促すため、厦門では納税・製品の国内販売・土地使用権・現地労働力・査証手続きなどの面で台湾投資家に特別な優遇措置をとることを決めた。また、供給過剰になることを恐れて着手しなかったホテル建設にも漸くとりかかった<sup>35</sup>。

台湾からの里帰り訪問は厦門に多大な希望をもたらしたが、現実はそれほど順調ではなかった。1984年以来、中央は厦門の交通・公共事業・通信システムに5億4000万ドルを投入して整備を進めてきた。東渡港のプロジェクトで

---

34 Robert Grieves, "Xiamen hopes to lure Taiwan," *Asian Business*, March 1986, p. 30.

35 Elizabeth Cheng, "Business Goes On," *Far Eastern Economic Review*, 27 July 1989, p. 57.

は4つの埠頭（1万～1万5000トンを建設し終え、さらに第2期工事分として3つの大型バースと石炭専用埠頭を建設中であった。しかし、1988年上半期をみると、厦門へやって来た投資の大半は500万ドル以下の小規模ビジネスであった。運輸システムの未整備と労働力の質の低さに加え、銀行サービスの貧しさや官僚主義の蔓延も投資誘致の障害となっていた。厦門の労働力は経済特区の中で最も安い（一人当たり月60～110ドル）といわれていたが、それは熟練度の低さを反映した賃金であったともいえよう<sup>36</sup>。

1989年6月に第2次天安門事件が起きると、北京から遠く離れた厦門でも観光客をはじめ外国からの訪問者は一時的に減少した<sup>37</sup>。しかし、7月初めには徐々に外国との往来も回復し始めた。また、新規投資は見合わせられたものの、既に厦門に進出していた企業は操業を続けた。翌年1月、北京の戒厳令解除が決まると、厦門港に直接入港する台湾籍船もみられるようになった<sup>38</sup>。

台湾の戒厳令が解かれ、里帰り訪問で台湾同胞の往来が部分的に緩和されたことで、厦門は台湾資本の誘致という本来の目的を果たすことができると思われた。しかし、特区設立時の構想から1987年までの間に、中国は大きく変わってしまった。南には突出した経済発展を誇る深圳があり、沿海部の主要都市や長江・閩南・珠江の3デルタ地帯が既に開放されており、台湾投資家が交通インフラの整っていない厦門に拘泥しなければならない理由はなかった。福建省政府・省委も厦門を支援する一方、省全体の経済発展を考慮して厦門周辺都市部の投資環境整備に力を注ぎ始めた。交通網の欠如から陸の孤島であった厦門は、泉州や福州など近隣地域との外資誘致競争にも直面する

---

36 Henry Topper, "Xiamen SEZ: Poised Fro Take-Off," *The China Business Review*, Nov/Dec 1988; 15, 6; pp. 15-17. 『厦門日報』1986年5月25日。

37 第2次天安門事件前、厦門へは毎月平均で約12000人の外国からの訪問客があったが、事件後は200人程度に減ったという。Elizabeth Cheng, *ibid.*, p. 56. また、『日経産業新聞』1989年7月12日によると、当時のインフラ設備の後れから6月5日になっても事件の情報は省都・福州の庶民には届いていなかった。また当時、福州に駐在していた伊藤園の社員によると、厦門港は通常通り運航しておりビジネスへの事件の影響はほとんど感じられなかったという。

38 『日本経済新聞』1990年1月11日朝刊。

ことになった。これまでの特区としての蓄積はインフラ整備ではなく、賃金と生活レベルの向上に反映されており、生産コストの面でも魅力を失いつつあった。漸く開いた台湾側との経済交流の道は、廈門だけではなく上海や深圳ともつながっていたのである。

## 第2章 廈門と台湾の経済交流と中台関係

本章では、台湾側の視点および中台関係の変遷という要因も取り入れながら、廈門と台湾側との地域経済交流について考察する。第1節では戒嚴令下の台湾と廈門の交流の実態について紹介する。第2節では、大陸訪問の解禁による廈門経済の活性化と限界について論じる。第3節では、廈門にとって悲願であった中台間の貨物船舶直航定期便開設に至る過程について検討する。

### 第1節 廈門と戒嚴令時代の台湾

廈門に経済特区が設けられた最大の理由は、既述のように台湾ならびに海外華僑との紐帯であった。1980年代には、福建省自体が600～700万人の華僑の故郷であり、廈門の人口97万人のうち約1000世帯が台湾に親戚を持つといわれていた。廈門と台湾は閩南語を共有し、血縁関係にある人も多かった。対外開放以後、華僑の里帰りや観光が増え、経済特区を見学する人々も少なからずいた。廈門大学台湾研究所の陳碧笙所長によると、1980年代前半には台湾から年に数千人が香港を経由して廈門を訪問していたという。その中には米国・日本を経由してやって来た人もいれば、直接台湾海峡を渡って訪問した台湾客もいたという<sup>39</sup>。

人の往来以上に盛んであったのが香港経由での二重封筒にした手紙のやり

---

39 『日本経済新聞』1985年12月28日朝刊。

取りと間接貿易であった。この他にも、台湾海峡では「海上貿易」という事実上の直接貿易が行われていた。「海上貿易」の方法のひとつは中台双方の漁民による物々交換であり、いまひとつの方法は第三国・地域経由の証明証を偽造して台湾側に入港し、台湾製品を積んで厦門へ戻るやり方であった。偽造証明書は台湾当局への対処として用意されたものであり、中国側では台湾は国内の一部と扱われたため、通常の外国製品の半分の「関税」が課される以外は何も問題がなかったという<sup>40</sup>。こうした非公式ルートを通じて、庶民の生活に密着した形で人や物の往来が盛んであったため、厦門は密輸の拠点ともいわれてきた<sup>41</sup>。

中国側の「台湾同胞に告げる書」（1979年1月1日）の発表以来、かつての軍事的要衝であった金門島との砲撃戦もなくなった。時折、台湾側のビラ入り砲弾が中国側に着弾して台湾の発展ぶりや祖国統一を訴えるスローガンが届けられたが、軍事的な緊張は大幅に軽減された。中国側も春節時には気球や無人ボートを使って郷土の名産や親族の写真などを台湾側に送り込んだ。また、戒厳令下で大陸との接触を厳しく禁じていた台湾当局に対し、共産党政権は様々な提案を投げかけた。例えば、1981年9月、葉劍英・全人代常務委員長は「第三次国共合作」による平和的統一の実現として9項目を提案した。また、鄧小平も統一への提案として、台湾を特別行政区に指定し内政に干渉しないことを表明していた。

経済特区の設置が決まると、深圳・厦門に進出する台湾資本には所得税の大幅減免をすることや土地使用料を5年間免除するといった台湾投資家への特別優遇措置が相次いで発表された。また、中国民航の関係者は「中国の飛行機は親戚・観光客の訪中並びに文化交流の促進を支援するために台湾へ飛ぶ準備ができています」と語り、緊急時における台湾機の大陸内民間飛行場への

---

40 Tai Ming Cheung, "The Water Margin," *Far Eastern Economic Review*, 15 Nov. 1990, p. 77.

41 例えば『日経産業新聞』1982年6月11日、『日本経済新聞』1984年3月10日朝刊を参照。

着陸も認める発言をした。さらに、交通部の彭徳清部長は上海・厦門・広東と台湾の基隆・高雄とを結ぶ客船航路を開通する計画があること、嵐の際には台湾籍船舶は避難のために大陸の港に寄港できることを発表した<sup>42</sup>。

一方、台湾当局は大陸の歓迎姿勢に応えることなく、1985年11月には大陸との直接貿易に従事した台湾人4名に懲役2年半～3年の実刑を言い渡した<sup>43</sup>。台湾当局の頑なな姿勢は、兩岸関係の交流拡大に経済発展の希望を見出していた厦門の人々を失望させた。

## 第2節 大陸訪問解禁後の台湾と厦門

1987年秋、台湾当局が大陸の親族訪問（里帰り）を認め、11月2日に台湾同胞の第一陣が香港経由で厦門に到着した。これらの人々には専用の税関窓口が設けられ、家電など耐久消費財の持ち込み制限が緩和され、国内料金で台湾に電話をかける（香港経由）ことができ、旅行切符が優先的に手配され、友誼商店では当時まだあまり一般的ではなかったクレジットカードの使用が認められた<sup>44</sup>。厦門市は早速台湾同胞への投資優遇措置を発表し、免税期間の延長（通常の外資向け期間の2倍で4年になる）や土地開発費の免除を打ち出した。

しかし、台湾同胞の投資は必ずしも厦門の経済発展に直結しなかった。第一に、厦門開発の後ろ盾となって来た福建省が閩南地区全体を総合的に開発する方針に移行していたため、台湾資本は厦門周辺地域にも広く提供されることになった。また、1987年から厦門特区の第2期工事が始まっていたが、電力や通信設備の面では依然として投資家の要求水準に追いついておらず、外資の進出先としては魅力に欠けていた。1985年に提唱された自由貿易区の構想も関税管理線や保税倉庫の建設を始めた以外は実現可能性に乏しい状態で

---

42 *New York Times*, Oct 4, 1981. p. A6.

43 『日本経済新聞』1985年12月28日朝刊。

44 『日本経済新聞』1987年12月23日朝刊。

あった<sup>45</sup>。

1987年末から1988年初めにかけて行われた趙紫陽総書記の視察の後、福建省は改革試験区に指定された。その目的は、厦門経済特区を中心に閩南地域全体の経済活性化と対外開放を促進することであった<sup>46</sup>。既に中央の方針も厦門特区単独の開発ではなく、福建省沿岸部（厦門・福州・漳州・泉州）の地域経済をまとめて活性化する方向へ移っていたのである。一方で、厦門市は単独で自由港になる構想を捨てることができず、度々計画を検討していた<sup>47</sup>。1988年に厦門が発表した自由港の基本構想は、1985年までに産業基盤を整備し終え、1990年までに保税地区を設けて中継貿易と対台湾貿易を開始し、商品・金融・労働力の各市場を整備する。1995年までに大半の外国商品を無税で輸入して自由港としての性格を強め、2000年までに金融市場を開放して物流とハイテク産業が発達した自由港になるという計画であった。しかし、計画の第一段階から目標を達成できていなかったことを考えると、この計画も所詮絵に描いた餅でしかなかった。

一方、台湾では1987年7月の戒嚴令解除に端を発する対大陸政策の緩和に続き、台湾ドル上昇の影響を受けて経済金融政策の見直しを迫られていた。台湾では、輸出志向の労働集約型産業の国際競争力が急速に低下し、対外直接投資が急増（1987年に1億275万米ドル）してその一部が中国大陆へ流れ込んだ。台湾当局もかつては資本流出を制限しつつ資本流入を奨励してきたが、この時期から一定金額（企業もしくは個人単位で年間500万米ドルまで）の海外送金を自由化した<sup>48</sup>。また、台湾の経済発展にともない、人手不足、人件費の高騰、地価高騰、住民の環境に対する意識の高まりといった現象が顕著になると、労働集約型産業や石油化学工場などの装置産業は海外へ移転せざる

---

45 『日経産業新聞』1988年1月27日およびCarl Goldstein, "No Venture, no gain: Xiamen suffers from anti-reform stance," *Far Eastern Economi Review*, 27 Aug. 1992. p. 25.

46 『日本経済新聞』1988年1月14日朝刊。

47 『日本経済新聞』1988年3月30日朝刊。

48 『日経金融新聞』1988年7月11日。

を得ない状況に追い込まれた<sup>49</sup>。1987年11月に台湾行政院が大陸への里帰りを許可すると、投資の下見を兼ねた大陸訪問が急増した<sup>50</sup>。香港経由以外にも那覇経由の定期里帰り航路が開設され、台湾客を乗せた船は那覇に入港すると船内で寄港地上陸の手続きをとり、別船に乗り換えて上海に向かった<sup>51</sup>。第2次天安門事件の後も台湾企業は深圳や厦門への進出を続け、厦門では台湾企業向けの投資地区が用意された。1990年2月下旬には、「以台引台（台湾企業が台湾企業を誘致する）」を目的として、厦門市は既進出組の台湾企業と大陸投資を検討中の台湾企業の経営者を招いた懇談会を開催した<sup>52</sup>。この時期には、台湾内のビジネス環境の悪化と、西側先進諸国の経済制裁下で外貨を切望していた中国との思惑が一致した。しかし、経済界の切実な要望にもかかわらず、台湾当局は大陸との直接貿易・投資を禁ずる姿勢を崩さなかった。当時の銭復・経済建設委員会主任は大陸でのビジネス展開を幻想と決めつけるほど共産党政権に対して不信感を露わにしていた<sup>53</sup>。

台湾企業が大陸に向かった理由は他にもあった。1990年以降、大陸では上海の開発計画が次々と明らかになり、朱鎔基・上海市長も外資の進出を呼びかける広報を積極的に行った。1991年、上海の浦東地区は経済特区なみの対外開放を認められ、1992年を目途に全国初の自由貿易区に指定されることが明らかになった。長期的かつ大規模な浦東開発計画だけではなく、比較的短期間で実現可能な台商工業城（台湾企業の進出を目的とした工業団地）の建設など、上海が再び中国の経済的中心となる兆しが見え始めていた。さらに、かつては深圳と厦門に限られていた外国銀行の支店設置が上海を含む複数の

---

49 例えば台湾プラスチック・グループの王永慶氏は台湾内でのナフサ工場建設計画が進まなかったため、中国進出を検討した。しかし、大陸への直接投資を禁じていた台湾当局は、中国大陸への大型投資を思いとどまるよう何度も説得したといわれている。『日本経済新聞』1990年2月10日朝刊。

50 Henry Topper, *ibid.*, pp. 15-17.

51 『日本経済新聞』1988年9月10日西部夕刊（社会面）。

52 『日本経済新聞』1990年5月15日朝刊。

53 例えば、1988年にはウナギの稚魚買付のために大陸に赴いた廉で台湾人2名が実刑判決を受けた。『日本経済新聞』1988年6月22日朝刊。また、1990年の報道によると、当時、大陸への直接投資禁止条項に違反すると約55万米ドルの罰金が科せられることになっていた。Tai Ming Cheung, *ibid.*, p. 77.

大都市で認められることが明らかとなった<sup>54</sup>。台湾投資家の眼前に、新しい有望な投資先として上海と長江デルタが浮上したのである。換言すれば、対外開放が進展すればするほど、中国国内では特区・開放都市・開発区同士の外資争奪戦が激しくなっていったのである。

鄧小平が改革開放の加速を呼びかけて以来、各地方レベルでは資金調達を外資に求める傾向が一層強まった。その中で、台湾企業は資本と現地雇用の増加をもたらし、経済的利益を共有できるパートナーと位置づけられた。「中台貿易5原則」を発表して台湾経済を取り込もうとした共産党政権に、それ以上の政治目的があったことは否めない。しかし地方レベルでは、台湾資本の重要性はかなりの程度経済的な問題であった。福建省では台湾資本の活用を見込んで総工費17億元の長楽国際空港を第8次5カ年計画（1991～1995年）に盛り込んだ<sup>55</sup>。南巡講話に刺激された廈門市でも、方張川・廈門市人民銀行行長が台湾資本の金融機関との関係強化や株式市場開設による外資利用を提案していた<sup>56</sup>。

### 第3節 貨物船舶の定期直航便の就航

1992年秋には台湾海峡の緊張緩和が一層進んだ。10月にシンガポールで開催予定であった兩岸会談の準備のため、9月に海峡交流基金会（台湾側の組織で、以下、海基会と略）の陳榮傑・秘書長が金門島経由で廈門を訪問した<sup>57</sup>。11月には金門島の戒嚴令が解除された<sup>58</sup>。年末には台湾の中国信託商業銀行が第一勸業銀行・中国人民建設銀行・東亜銀行（香港）と合弁で廈門にリース会社を設立することで合意した。この合意は台湾金融機関による初の大陸進出として注目を集めたが、1年経っても台湾当局の許可が下りず、実現は困難

---

54 『日本経済新聞』1991年1月18日、4月15日、4月24日、5月14日の朝刊。

55 『日本経済新聞』1993年3月17日朝刊。

56 『廈門日報』1992年4月5日。

57 『日本経済新聞』1992年9月18日朝刊。

58 *The Daily Yomiuri*, December 15, 1994.

を極めた<sup>59</sup>。当局の慎重姿勢にもかかわらず、台湾資本は大陸へ流入し、その多くは福建省を越えて広東と上海に集約していった。危機感を抱いた福建省は、省出身の東南アジア華僑・華人、例えばインドネシアのリッポ・グループやサリム・グループに働きかけて大規模投資を誘致した<sup>60</sup>。著名な華人資本が福建省への投資を決めた背景には、経済的理由のみならず、故郷へ錦を飾る意図があったことも否定できまい。

一方で、厦門市も福建省も他の対外開放地域との差別化を図るため、台湾との船舶直航便の実現を待ち望んでいた。両者の思惑の違いは、福建省にとっては福州など厦門以外にも直航便拠点の選択肢があり得たことである。舒風・福建省政府副秘書長によると、省政府は1992年10月に香港で台湾の6航空会社と直航便について協議を始めた。また、中台交流の窓口である海峡兩岸關係協会（中国側の組織で、以下、海峡会と略）と海基会の事務レベル協議も1993年秋以降に再開した。11月2日から、厦門で実務者協議が再開し、密航者やハイジャック犯の送還について基本的に合意した<sup>61</sup>。12月には海峡会の孫亜夫秘書長らが初めて台北入りし、密航者・ハイジャック犯の送還問題に加えて台湾海峡での漁業紛争処理について話し合った<sup>62</sup>。

台湾側では、大陸との直航便問題と対中投資をめぐる経済部と大陸委員会が対立していた。1993年末、江丙坤・経済部長は翌年から中台間の船舶貨物輸送の直航便を開設し、大陸ビジネスマンの台湾訪問を受け入れる考えを表明した。但し、江部長は、直航便を高雄と厦門あるいは基隆と福州といった都市間で行うこと、また当面は船舶貨物輸送のみの直航便にすることを提案しており、限定的な運航を想定していた<sup>63</sup>。1994年には大陸工作会議で交通

---

59 『日本経済新聞』1992年12月15日および1993年11月18日の朝刊。

60 『日本経済新聞』1993年1月4日朝刊。

61 *South China Morning Post*, November 3 and November 9, 1993. 送還には合意したものの、送還までの手続きについては必ずしも一致していなかった。例えば、大陸から台湾へ向かうハイジャックが多かったため、中国側が即刻送還を主張したのに対し、台湾側は動機についても人道的見地から検討する必要があると述べた。

62 『日本経済新聞』1993年12月18日朝刊。

63 『日本経済新聞』1993年12月30日朝刊。

部が具体案を1年以内にまとめることが決まり、直航便構想は台湾でも動き始めた<sup>64</sup>。しかし、1994年には兩岸の関係悪化を招きかねない二つの事件が起こった。ひとつは3月に浙江省千島湖で遊覧船が放火され、台湾人観光客24人が亡くなった事件であった。いまひとつは、1994年11月、小金門島駐留の台湾軍から廈門市郊外に10数発の砲撃が撃ち込まれ、4名が負傷した事件であった。台湾の国防部は間もなく誤射を認め、賠償問題を含めて関係機関と協議に応じる姿勢を見せた。2日後には台湾陸軍の丁淦淵・参謀長が砲撃に関与した軍関係者を処罰する意向を示し、翌日、中国外務省も記者会見を開いて事件の鎮静化を望んでいることを表明した<sup>65</sup>。

事件への早急な対応の後、中台双方に再び具体的な経済交流を進めようとする機運が盛り上がった。1995年1月、台湾の徐立德・行政院副院長が中台直航便開設の方針を表明した。また1月30日に江沢民国家主席は「祖国平和統一のための8項目提案」を発表し、台湾同胞を尊重する姿勢を示しながらも「一つの中国」の原則の下で「三通」の実現を改めて促した。3月に入ると、福建省は9月に廈門で開催予定の台湾投資家向け交易会の準備にとりかかった<sup>66</sup>。4月、廈門特区の海滄工業区で台湾の東帝士グループとインドネシアのサリム・グループ、日本の丸紅が設立した翔鷲ファイバース（廈門）有限公司が本格的にポリエステル繊維工場の操業を始めた<sup>67</sup>。2億7000万ドルを投じたこの工場は台湾の対中投資としては当時最大規模であり、江沢民主席や李鵬首相ら政府要人も訪問するほど注目を集めていた。東帝士の陳由豪会長は、中国側の税法整備を待って今後も福建省沿岸部で大型投資を行う意向を表明した。

1995年初めに再度盛り上がった直航便への機運を損なったのは、同年7月の李登輝訪米とそれに続く中国側の「文攻武嚇」であった。李登輝訪米に抗議

---

64 『日本経済新聞』1994年7月8日朝刊。

65 『日本経済新聞』1994年11月15日夕刊、同11月16日～18日朝刊。

66 *South China Morning Post*, March 20, 1995.

67 『日本経済新聞』1995年5月16日朝刊。

した中国は、7月21から2日間、人民解放軍による台湾近海への地対地ミサイル発射訓練を行った。また数ヵ月にわたり大陸の主要メディアは李登輝の外交政策を大々的に批判した。福建省駐留の人民解放軍は軍事演習態勢に入り、省都・福州では軍関係機関の車両が目立つようになったという<sup>68</sup>。8月10日の新華社電によると、中国交通部は8月15日から25日まで浙江省と福建省の沖合でミサイル発射演習を行うと発表し、各国の船舶・飛行機が期間中この海域ならびに上空を通らないように通告した<sup>69</sup>。

中台間の軍事的緊張にともない、台湾企業の対中投資も停滞した<sup>70</sup>。1995年10月、台湾經濟部は経済特区への外資流入が減少しているという報告をまとめた。この報告は、台湾海峡の軍事的緊張の高まりのみならず、長期的な要因としてWTO加盟交渉のために経済特区の優遇措置が1997年には廃止される見通しであること、生産コストが急上昇していること、外資導入実績において特区の地位が相対化していることなどを指摘し、台湾投資家に対中投資の再考を求めている<sup>71</sup>。

台湾海峡で緊張が高まり再び前線となった福建省では、1995年末の時点で7億8000万米ドルの台湾資本が流入していた<sup>72</sup>。対外開放の開始以来、福建省は台湾投資家に対する特別な配慮を重ねてきた。中台間の接触が非常に限定的であった時代から「海上貿易」を黙認し、厦門特区や周辺の対外開放地域に台湾投資家専用の開発区や工業団地を設置し、1995年には全国に先駆けて福州市が台湾企業に対する投資保護条例を制定した。しかし、直航便が開設されない限り台湾からの物資の多くは香港経由で輸送されたため、福建省では広東よりも生産コストが上昇し投資環境の悪化を招いていた。そこに1950年代の台湾海峡危機が再現され、福建省も台湾側の地対空短距離ミサイルの

---

68 『日本経済新聞』1995年7月24日朝刊。『解放日報』1995年7月31日、同8月24日など。

69 『解放日報』1995年8月11日。

70 『日本経済新聞』1995年8月22日朝刊。

71 『日本経済新聞』1995年10月14日朝刊。

72 『日本経済新聞』1996年1月12日朝刊。

射程距離に入った。1990年代の台湾海峡危機が廈門と福建省に与えた教訓は、この地域の経済発展は平和な台湾海峡と中台直航便の開通にかかっているということであった。

1996年3月に入ると、台湾初の直接総統選挙を控えて、台湾海峡の軍事的緊張は再び高まり、台湾軍も小金門島で砲撃訓練を行った。小金門島はこの地域の「海上貿易」の舞台といわれていたが、砲弾はこの島と廈門の境界海域にも飛んできた<sup>73</sup>。一方、人民解放軍は3月8日から15日までミサイル発射演習を行うと発表し、さらに20日まで期間を延長して福建省沖で実弾使用の海空軍合同演習を実施すると発表した<sup>74</sup>。台湾海峡危機は地元住民には一層喫緊の問題として受け止められた。3月19日、金門島の県議員6名が香港経由で廈門に向かい、中台問題の平和的解決を目指すよう廈門市と福建省幹部に会見を求めた<sup>75</sup>。台湾海峡の軍事的緊張が継続した間、台湾から廈門への投資も激減した。

台湾海峡危機は、廈門市や福建省に台湾との紐帯維持の重要性を再認識させた。3月25日に新華社が中国の陸海空軍の合同演習は成功裡に終わったと報じた後、福建省と台湾側は経済交流の再開を求めて動き始めた<sup>76</sup>。廈門市台湾弁公室主任が4月に訪台したことに続き、福建省台湾弁公室主任も中央の許可が下りれば台湾を訪問する意向を示した<sup>77</sup>。福建省人民代表大会は、福州や廈門などの港に台湾との直接貿易を想定した「対台貿易区」を開設し、小売・金融・農業も台湾企業に開放する方針を明らかにした<sup>78</sup>。朱衍・廈門市副市長は、台湾投資家を廈門の経済建設の重要な一員と位置づけ、台湾投資家の合法的利益の保護は市の基本政策であり、兩岸関係の変化にかかわらず台湾同

---

73 『日本経済新聞』1996年3月4日朝刊。

74 『日本経済新聞』1996年3月10日朝刊。

75 『日本経済新聞』1996年3月20日朝刊。

76 『解放日報』1996年3月26日。South China Morning Post, June 23, 1996.

77 『日本経済新聞』1996年6月8日朝刊。

78 『日本経済新聞』1996年4月10日朝刊。

胞の利益を保護する方針を示した<sup>79</sup>。

厦門市、福建省、台湾財界が共有していた関心は、中台間の船舶直航便開設の問題であった。TDK台湾によると、大陸で生産した部品を香港経由で台湾に運ぶと3週間かかったが、直航便ならば2、3日で済むといわれた。船舶直航便の開設は、閩南一帯に投資していた台湾企業に経済的便益をもたらすと考えられた。この問題において最大の障害は、台湾当局の慎重な対中姿勢であった。直航便開設については中台双方から案が出ていたが、台湾側が最初に中継基地、次に経済特区への通関、最後に交流区域の台湾全土への拡大という段階的な運用を提案していたことに対し、中国側は最初から台湾全土への貨物輸送を求める方針を譲らなかった<sup>80</sup>。中台間の交渉が停滞する一方、石垣島や那覇を経由する中台貨物船は年々増加し、1993年には石垣経由で厦門と基隆を結ぶ船舶は741隻運航していたという<sup>81</sup>。

直航便開設問題で口火を切ったのは中国側であった。8月19日、中国交通部は「台湾海峡兩岸間航運管理辦法」（全15条）を発表し、20日から施行した<sup>82</sup>。施行日に発表された黄鎮東・交通部長の談話によると、この規則は「一つの中国」の原則の下で中台直航便を特殊管理の国内運輸と位置づけ、交通部が運航業者を認可・管理する内容であった。認可の対象となるのは、大陸と台湾の海運業者ならびに双方が共同で設立した合弁会社であり、台湾の運輸業者は大陸の船舶代理会社を通じて交通部に認可申請を出すことが定められた。また、当面は厦門と福州の港が実験的に開放されることも決まった。この管理規則の施行により、台湾当局の意向にかかわらず、大陸への入港を望む台湾の船会社は中国側に直航便の認可申請を出さざるを得なくなった。

---

79 『厦門日報』1996年6月22日、『日本経済新聞』1996年5月31日、6月17日朝刊。5月には台湾プラスチックの関連企業が福建省漳州に火力発電所を建設する契約に正式調印し、台湾からの大型投資の再開となった。

80 『日本経済新聞』1996年9月30日朝刊。

81 『日経産業新聞』1997年1月13日。

82 『人民日報』1996年8月21日。

当初、台湾当局は中国側の要請に応えなかったが、中台間の運輸問題をいつまでも放置することはできなくなった。これまで台湾籍船の多くは香港で積荷を下ろし、外国籍か中国籍船舶に積み替えて大陸へ輸送していた。香港返還の期限が迫ってくると、こうした香港経由の中台間運輸の方法について協議する必要が出てきたのである。1997年1月22日、台湾側の海峡兩岸航運協会、中国側の海峡兩岸航運交流協会、および中台双方の運輸当局者が香港に集い、返還後に台湾籍船舶が香港入りする際の条件や将来的な船舶の兩岸直航ルートを検討するための非公式協議を行った<sup>83</sup>。協議は厦門・福州と高雄との間に船舶直航ルートを開設することで基本合意し、運航する船会社などの詳細は後日調整することとなった。台湾側は、船会社が当局の同意と批准を経て航路開設を中国側に申請することを認め、高雄については貨物通関を認めず、第三国への中継のための寄港だけを認める方針を表明した。協議後、中国側代表は台湾側が中国側の呼びかけに応えていない点を批判しながらも、今回の協議が「三通」への第一歩になると評価した<sup>84</sup>。

4月11日、高雄の港湾当局は中国の海運会社5社から出されていた直航便の申請を認可し、これら5社は福州・厦門と高雄を結ぶことになった<sup>85</sup>。台湾側の措置に応じて、中国交通部も台湾の海運会社6社に中台航路への就航を認めた<sup>86</sup>。4月19日現地時間午後9時、48年ぶりに中台定期直航便が厦門港から高雄港に到着した<sup>87</sup>。定期直航便第1号は高雄到着後直ちにコンテナ積み下ろし作業に入り、20日未明には厦門に向けて出発した。大陸から運ばれたコンテナは高雄で通関せずにセント・ビンセント籍船に積み替えられて米国に向かった。4月24日、中国・対外貿易経済協力省の孫振宇次官は、中台定期直航便の意義を評価し、「兩岸の経済交流を促進するものであり、さらに多くの海運会

---

83 *South China Morning Post*, January 23, 1997.

84 *South China Morning Post*, January 24, 1997.

85 『日本経済新聞』1997年4月12日朝刊。

86 『日本経済新聞』1997年4月18日朝刊。

87 *South China Morning Post*, April 20, 1997.

社が同航路を利用することを希望する」と述べ、台湾資本の誘致のために9月に厦門で大型商談会を開催することをあわせて表明した<sup>88</sup>。台湾側でも大陸委員会が新たに台中と基隆を中台直航使用の港として開放する方針を示し、広州・大連・上海・天津などの開放を中国側に求めた<sup>89</sup>。

中台直航定期便の開設により、地域経済は活気づいた。6月には厦門市対台湾貿易促進センターが成立し、8月1日からは厦門市が台湾からの入境者に査証を発給することができるようになった<sup>90</sup>。また、金門島では大陸からの訪問者用に観光インフラを整備する計画も持ち上がった<sup>91</sup>。兩岸で経済活動に携わる人々の多くは、定期直航便の開設を「三通」実現への第一歩と考えた<sup>92</sup>。

中国側の歓迎ムードに反して、台湾側では中台経済交流の拡大や直航便開設について意見が対立していた。中国経済への過度な依存を懸念した李登輝総統はかねてより南向政策（中国よりも東南アジアへの投資を促す政策）を打ち出したり、大陸への大型投資を自粛するように台湾産業界に要請していた。台湾当局は必ずしも一枚岩とは言い難い状況にあったが、経済界の強い要望であった中台直航定期便が中国主導で開設されると、台湾経済が中国に呑み込まれないように大陸に対して一層慎重な姿勢を取るようになった。こうした台湾当局の方針は経済界にも一定の影響を及ぼした<sup>93</sup>。1997年には東帝士グループの陳由豪会長が、中台間の政治問題とは無関係としながらも対中投資の見直しを表明した<sup>94</sup>。同じ頃、台湾プラスチックの王永慶会長も福建での大型発電事業（総投資額32億ドル以上）について台湾当局の政策変更を

88 『日本経済新聞』1997年4月25日、同7月10日の朝刊。

89 *South China Morning Post*, July 31, 1997. *Business Times*, May 1, 1997 and April 22, 1997.

90 『厦門日報』1997年6月20日、『日本経済新聞』1997年7月30日朝刊。

91 『日本経済新聞』1997年9月28日朝刊。

92 *Business Times*, April 18, 1997.

93 *South China Morning Post*, January 25, 1997.

94 『日本経済新聞』1997年8月28日、同10月6日の朝刊。1996年8月には「戒急用忍」政策を呼びかけ、台湾企業に中国ではなく東南アジアへの進出を促した。その後も李登輝総統は対中投資の自粛を求めてきたが、1997年7月には台湾当局がインフラ分野への投資や1件当たり5000万米ドルを超える投資を禁止する内容の規制を実施した。

待つと語り、計画は撤回しないものの実現には時間がかかることを示唆した<sup>95</sup>。同時に、台湾経済界からは当局に対する不満が噴出した。1998年10月に台北で開催された大陸投資企業座談会では、台湾の大手企業200社の幹部が参加し、対中投資規制への強い不満が表明された<sup>96</sup>。この座談会で、石油化学産業など大型投資にならざるを得ない企業に対して、王志剛・経済部長は対大陸投資金額の上限を緩和しない姿勢を明確にし、反発を招いた。また、1997年7月以降、アジア通貨危機の影響により東南アジアが有望な投資先ではなくなっていたことから、南向政策も経済界の不満を解消することはできなかった。

直航定期便の就航により、再び台湾との関係強化の機会を得た廈門市政府は、1999年4月に金門島と向かい合う大嶼島に初の中台直接貿易拠点を建設し、台湾との経済交流と観光産業の発展に結びつける計画を発表した。新施設には中台双方から470の商店が入り、衣料や日用品などが販売されることになっていた。この施設に台湾住民が入る場合は、専用埠頭から上陸して簡単な審査の後に通行証（もしくは滞在証）が発行された。中国側は台湾住民専用の埠頭も整備した。市場では中台双方の住民が1人1日当たり1000元まで免税で買い物ができるようになっており、5月から取引開始の予定であった。しかしこの施設は廈門市中心部から車で1時間半の辺鄙な場所にあったことや、その後の中台関係の悪化により、廈門市の試みは経済活性化の起爆剤にはならなかった<sup>97</sup>。

1999年7月に李登輝が「中台関係は特殊な国と国との関係」と発言し、中国側は強く反発した。再び福建省も廈門も中台関係の悪化に翻弄されかけたが、翌月には福建省省長代理に就任した習近平が省内に投資していた台湾企業を集め、いかなる場合においても台湾企業の合法的利益を保障する方針を明ら

---

95 『日本経済新聞』1997年11月8日朝刊。

96 『日本経済新聞』1998年11月2日朝刊。

97 『日本経済新聞』1999年4月9日朝刊、『日経産業新聞』1999年4月27日。なお、大陸委員会は、大嶼島の試みが小規模の密輸行為を合法化するとして中国側を強く批判した(*South China Morning Post*, April 10, 1999)。

かにし、投資家の動揺を鎮めた。また、廈門や泉州の市長は民間交流の名目で台湾を訪問し、中台当局間の反目と対立の間隙を縫って細々と交流を続けた。廈門で例年開催されてきた中国投資貿易商談会には1999年も多くの台湾企業が参加した<sup>98</sup>。

2000年3月の総統選で独立志向の強い陳水扁が当選した後、7月に廈門と高雄の市長レベルの相互訪問が試みられたが、大陸委員会が認めず実現しなかった<sup>99</sup>。11月には台湾国民党の呉伯雄副主席が世界客家懇親大会に出席するために廈門を訪問した<sup>100</sup>。2001年1月1日からは台湾側の提唱で「小三通」（金門・馬祖など離島と福建省沿岸との直接の往来と貿易の解禁）が始まり、中台間の直接の人員往来が小規模ながら公式に実現することになった。この措置により、1月2日には金門県の県幹部ら約190人の金門代表団が、また馬祖島からは500人以上が廈門に到着した<sup>101</sup>。小三通が実現すると廈門へ投資する台湾企業も増えた。廈門市外国企業投資委員会の統計（2001年末時点）によると、2001年1～10月に廈門が認可した外資利用プロジェクトは277件と前年同期比で30%増えた。また、契約ベースの外資利用額は10億4300万ドル（前年同期比19・4%増）で前年の年間総額を上回ったのである<sup>102</sup>。

### 第3章 廈門発展の阻害要因

経済特区に指定されながらも、廈門は深圳のように対外開放の主役にはなれなかった。台湾や東南アジア華僑・華人との紐帯を基に華人資本を呼び寄せ、地域経済を発展させるという使命を担いながらも、幾つかの政策的失敗

---

98 『日本経済新聞』1999年9月27日朝刊。

99 *South China Morning Post*, July 5, 2000 and August 19, 2000.

100 『日本経済新聞』2000年11月18日朝刊。

101 『日本経済新聞』2000年12月29日、2001年1月3日の朝刊。

102 『日経産業新聞』2001年12月7日。

と不運のために本来の目的を成し遂げることができなかった。その要因を整理すると、台湾資本への過度の期待と現実の中台関係との乖離、経済特区運営の失敗、全国的な対外開放の拡大と廈門の存在感の低下に集約される。本章では、それぞれの要因について議論を整理する。

### 第1節 台湾資本への過度の期待と現実との乖離

廈門が経済特区の指定を受けながらも飛躍的な経済発展を遂げることができなかった理由のひとつは、台湾資本への過度の期待にあったといえよう。中華人民共和国成立以来、福建省全体が台湾への最前線基地と位置づけられ、中央からの投資は非常に少なかった。廈門を大陸と結ぶ交通網さえなかったことは、この地域が経済発展とは最も縁遠い場所と認識されていたことを示している。廈門の強みは天然の良港が備わっていたことであつた。特区に指定されると積極的に港湾の整備拡張に乗り出したが、良港といえども交易の相手がいなければ役に立たない。交易相手の台湾側は大陸との経済交流に非常に慎重であり、戒厳令解除や親族の大陸訪問解禁後も中台間の直接貿易や直接投資を認めようとしなかった。台湾経済界からの度重なる強い要請にもかかわらず、台湾当局は直接経済交流に踏み切れなかった。その間に対外開放地域は拡大し、廈門はその中に埋没していった。廈門が経済発展への最後の切り札と考えていたのは、台湾との船舶直航便であつた。直航便開設は特区設立当初から期待されていたにもかかわらず、実際に定期便が開通したのは1997年のことである。また、「小三通」と呼ばれた金門・馬祖と福建省沿岸との直接往来・貿易が解禁されたのは2001年のことであつた。実現までに長い時間をかけた挙句、中台の直接経済交流は必ずしも廈門に大量の台湾資本と経済発展をもたらしたわけではなかった。上海と広東の発展の谷間に取り残された状況が大きく改善されることはなかったのである。

## 第2節 経済特区運営の失敗

厦門特区が飛躍できなかった理由は人為的な政策失敗によるところが大きい。例えば、外資誘致の面で成果を出せなかった主因がインフラ未整備にあったことは明白である。インフラ整備が不十分であった理由のひとつは資金不足にあった。厦門は経済特区に指定された後も、中央政府から十分な資金援助を得ることはできなかった。福建省では1981年から1985年にかけての5ヵ年計画で55億元の投資を予定しており、資金調達の内訳は中央が10億元、省が19億元、省内の銀行融資が12億元、残りは厦門特区に流入する外国資本を想定していた。結局、この投資計画の大半は資金不足のために中央の優先プロジェクトから抜け落ちていったという<sup>103</sup>。総合的特区と位置づけられた深圳が中央政府（銀行融資を含む）から巨額の財政的支援と権限委譲を獲得できたことに比べ、厦門にはわずかの投資と新規の政策（自由港構想、保税區指定、外国銀行の設置など）しか与えられなかった。しかも自由港や保税區の政策は進展が遅く、外国銀行の設置は他地域にも普及したために厦門独自の政策とはいえなくなった。

インフラ整備が進まなかったいまひとつの理由は、限られた資源を活用して戦略的な経済発展計画を作成できなかった地方幹部の資質にあった。厦門の経済発展を遅らせた指導者として批判を受けたのは、経済特区の責任者であった雛爾均である。彼は市長代理の時期も含めると1983年から1992年末まで厦門市長を務め、経済特区管理委員会主任も務めた。雛市長は大胆な実験を行うべき経済特区の長としてはあまりに堅実な運営をした人物であった。雛市長の時代には東渡港の拡張や飛行場の整備に重点が置かれ、内地との輸送手段の改善は後回しであった<sup>104</sup>。経済特区の指定から10年以上経っても、大陸内部と厦門を結ぶ交通網は十分に発展していなかった。福州・厦門間の道

103 James B. Stepanek, "China's SEZs," *The China Business Review*, March-April 1982, p. 39.

104 Carl Goldstein, *ibid.*, p. 25. "Xiamen: Getting Better," *Business China*, May 29, 1995, p. 8.

『日本経済新聞』1991年7月15日朝刊。

路は二車線になったが、泉州までの急行列車は開通工事が始まったばかりであり、汕頭など南へ向かう道路は一車線のままであった。また、雛爾均市長の時代には経済犯罪の取り締まりも徹底しておらず、1991年には土地をめぐる汚職に副市長が関与した事件や、外国企業の投資認可に際して機密と引き換えに賄賂を受け取った元外資管理局長の逮捕・副市長の免職といった事件が起こった。投資家の間でも廈門は賄賂の習慣が甚だしいことで有名であり、進出時の問題のひとつとして懸念されていた。

保守的な運営を好んだ雛市長の時代にも斬新な成果を残す機会があったが十分に活用されなかった。例えば、空のインフラ整備の一環として1984年に廈門航空会社の設立が決まり、アメリカのアロハ航空の支援を受けることになった。アロハ航空の会長は福建省出身でその夫人は廈門出身であったことが出資決断の背景にあったとも考えられる<sup>105</sup>。しかしアロハ航空との交渉が難航すると間もなく、雛市長は全日空や東亜国内航空に新会社設立への協力を打診しており、事業パートナーを慎重に選択していた形跡はみられない<sup>106</sup>。

1992年の南巡講話によって対外開放が加速し、香港や台湾からの投資が大陸に殺到し始めた際にも、廈門はこれらを受け入れる準備が整っていなかった。また台湾プラスチックが大規模工業団地を建設する話が持ち上がった際にも廈門の受け入れ能力不足が露呈して好機を逃していた。こうした不手際が続いた揚句、鄧小平の信頼も失った雛爾均は1992年末に退任し、代わりに実務的な幹部として評判が高かった前福州市長の洪永世が廈門の新市長に就任した<sup>107</sup>。市長が交代した後、廈門は9.6億元の港湾建設費、4.5億元の道路建設費、さらに85の国有企業再建の資金を求めて外資誘致に奔走した<sup>108</sup>。1993年

---

105 アロハ航空が49%の出資を引き受け、経営と機材購入資金の融資もアロハが担当することになった。残りの51%は福建省と中国民航の折半で出資した。『日本経済新聞』1984年5月5日朝刊。

106 ちょうど全日空が中国へのチャーター便を増設し、その一つに廈門が入っていたことから協力要請があったとも考えられる。『日経産業新聞』1984年7月23日、同25日。

107 *South China Morning Post*, February 23, 1993. 『廈門日報』1992年12月10日。

108 *South China Morning Post*, March 19, 1993.

秋には厦門全島を免税区にする構想を打ち出し、外商投資企業輸出商品交易会を開催した<sup>109</sup>。日本企業の進出を促すため、東京に厦門企画を設立して中小企業向けの投資説明会も開催した<sup>110</sup>。金融分野では、フィリピン財閥が全額出資する厦門商業銀行を設立させ、国内銀行と同様の銀行業務に従事することを認めた<sup>111</sup>。1994年には地方レベルの立法権が委譲され、台湾人投資家の合法的権利を保護する「厦門市台湾同胞投資保障条例」が成立した。また、台湾の銀行が中国人民銀行の批准を経て人民元業務を行う金融機関を厦門に設立することを認める条例も採択された<sup>112</sup>。

新市長の下で、1996年末には厦門市の工業生産の70%以上が外資系企業による生産となり、1997年には16行の外国銀行が進出していた。また、外国人に査証を発給したり、台湾市民に有効期間1年の居住証を発行する権限も中央から獲得した。構想倒れになっていた保税区の整備も徐々に進めていった<sup>113</sup>。しかし、中国政府がWTO加盟交渉を推進するためには、経済特区に認められてきた優遇措置の撤廃が避けられなかった。実務的で国際派といわれた洪永世市長の努力にもかかわらず、厦門の前途にはさらなる困難が待ち受けていたといえよう。

最後に投資環境の問題点のひとつとして経済犯罪の蔓延を指摘したい。対外開放以来、中央の改革派指導部が最も頭を痛めてきたのは経済特区での密輸や贈収賄など経済犯罪であった。密輸は本来歳入になるべき関税収入を損ない、正規の経済活動に負の影響をもたらすだけでなく、外貨の流出にもつながった。また、党員幹部の関与する経済犯罪は、党に対する信頼を失墜させ、経済特区政策の正当性を著しく損なう恐れがあった。厦門は華僑の出

---

109 『日経産業新聞』1993年9月8日。

110 『日本経済新聞』1993年10月18日朝刊。

111 『日本経済新聞』1993年10月9日朝刊。

112 Straits Times, June 19, 1994. *South China Morning Post*, April 11, 1994. 『日経金融新聞』1994年11月9日、『厦門日報』1997年4月7日。

113 『日本経済新聞』1997年12月8日朝刊。

入りが多く外国製品が流通していた上、「海上貿易」が台湾製品を持ち込んでいたことから、密輸の拠点としても適していた。1980年代初めから広東・福建の沖合には密輸防止のために多くの監視船や国境警備員が投入されたが、完全に摘発することは難しかった<sup>114</sup>。また、廈門市の贈収賄の慣習は外国人投資家の間で有名であり、これを敬遠して他地域に投資をする人もいた。廈門では度々大規模な汚職が摘発されたが、最大の事件は遠華集団の事件であった<sup>115</sup>。遠華集団は1994年から5年間で230億元の密輸を行い、福建省と廈門の党・政府などの幹部200名以上が逮捕された。多くの地方幹部の事件への関与を許してしまったことに対して、廈門の指導部に一定の責任があったことは否定できまい。事件発覚当時、廈門市党委書記に就任していた洪永世は、密輸摘発体制を強化した結果、1999年の関税収入が前年比で180%伸びたことを指摘し、過去にどれほど大量の密輸を見逃してきたのか関係者を憂慮させる報告をした。

### 第3節 全国的な対外開放の拡大と廈門の存在感の低下

廈門経済特区の発展を阻害した第3の要因は、中央政府による対外開放政策の拡大であった。中央の政策は廈門の発展を促した側面もあれば、結果的に阻害した側面もあった。

最初に中央から廈門への政策的支援について紹介しておこう。中央から廈門への投資は非常に限定的であったが、財政援助の代わりに経済権限が委譲され、外資導入を促す新事業を試験的に行うことができた。資金調達に関連して廈門に優先的に与えられた政策としては、地方レベルでは初めての円建て債の発行、外国銀行の支店開設、外貨調整センターの設置などが挙げられよう。また、1988年4月には廈門が計画単列市に指定され、省一級に相当する

---

114 *New York Times*, Nov. 29, 1981

115 *South China Morning Post*, March 12, 2001. 『日本経済新聞』2000年3月14日朝刊。

経済権限が付与された。5月には厦門市で初めての土地使用権の公開入札が行われた<sup>116</sup>。1991年4月、中央は先端技術産業育成のために全国26ヵ所にハイテク開発区を設置し、厦門もそのひとつに選ばれた。この時、厦門は既に設置していたハイテク開発区を国家級に格上げすることで対応した<sup>117</sup>。また、国内で3番目の株式市場を設立する計画も検討された<sup>118</sup>。1992年7月、朱鎔基副総理が厦門を視察した後、厦門市政府は外商投資案件の許認可権限を市管轄の下級政府に委譲した<sup>119</sup>。同様の措置は深圳では1980年代前半に行われていたが、漸く厦門も現場の積極性を活用する政策に踏み切ったといえよう。

1989年に台湾プラスチックが大型投資案件を撤回した後、中央は従来よりも厦門への支援を強化した。1991年6月、中央は、国家級プロジェクトの浦東開発だけに許可されていた「自由貿易区」の政策を他の経済特区にも適用する方針をまとめ、厦門もその候補地となった<sup>120</sup>。また、1992年11月、国務院は厦門象嶼保税區（0.6平方キロメートル）の設置を許可した。1993年6月に保税區管理委員会が発足すると、管理、産業政策、土地計画建設管理、企業登記管理に関する暫定規則を公布し、11月から事実上の操業可能となった。なお、国務院が1992年12月末に承認した厦門市の集美台商投資区（78平方キロメートル）では、進出した台湾企業に厦門経済特区と同様の待遇が与えられた<sup>121</sup>。厦門に期待されていたのはやはり台湾資本の誘致であったといえよう。

次に、対外開放の拡大が厦門にどのような打撃を与えてきたのか確認しておきたい。1984年以降、中国政府は沿海部の港湾都市・地域を次々と対外開放し始めた。これは経済特区の実験が中央レベルでも肯定的に評価されたことを意味しており、また、外国投資家の進出先も選択肢が増えた。一方で、

---

116 『中国経済特区的建立与発展・厦門編』306-307頁。

117 『日本経済新聞』1991年4月23日朝刊。

118 『日経金融新聞』1991年5月31日。

119 『中国経済特区的建立与発展・厦門巻』324頁。

120 『日本経済新聞』1991年6月10日朝刊。Carl Goldstein, *ibid.*, p. 25.

121 『厦門日報』1992年12月31日、『中国経済特区的建立与発展・厦門巻』326～327、329～330頁。

地域ごとの政策の違いが不明瞭になった上、何れの地域もインフラ整備を急いだ結果、国内の建築資材の不足が深刻化した。地方レベルでは外資誘致競争が激しくなり、厦門のように脆弱な先発組は後発組の挑戦に容赦なくさらされた。特に上海では1983年から対外経済貿易の自主権拡大が認められ、上海市中心部から30キロメートルの閔行に経済特区同様の優遇措置を提供する工業開発区が設置された<sup>122</sup>。第6期第1回全人代の閉幕直後には、経済担当の姚依林・副首相が上海で広域経済圏の実験を行い、上海市・江蘇省の4市（蘇州、常州、無錫、南通）・浙江省の5市（杭州、嘉興、呉興、寧波、紹興）が参加することを明らかにした<sup>123</sup>。国内向けの広域経済圏に対し、経済特区は半分外向きなので両者は競合しないという見解が示されたが、後に長江流域が次々と対外開放され、上海は厦門の潜在的な競合相手として成長し始めた。浦東開発が国家級プロジェクトに指定された1990年代以降、外国企業の対中進出先として上海の優位性は明白となった。鄧小平の南巡講話の後には中央政府は上海を国際金融市場にする方針も打ち出した<sup>124</sup>。

対外開放の進展は経済特区同士の優劣も一層明白にしていった。1991年7月には深圳に国内2番目（最初は上海）となる証券取引所が開設され、新たな実験が始まった<sup>125</sup>。南巡講話の後、外国銀行による人民元業務の拡大も深圳と上海が最初の実験場となった<sup>126</sup>。1992年の外資導入実績では、福建省は従来の第2位から第3位に転落した。代わりに第2位に躍進したのは江蘇省であった<sup>127</sup>。対外開放の拡大と深化にともない、厦門は経済特区の中でもますますその存在感を小さくし、また長江流域の後発組の挑戦にも直面していたのである。

厦門の重要性は福建省内でも次第に相対化していった。1980年代初めは省

---

122 『日経産業新聞』1983年5月23日。

123 『日本経済新聞』1983年6月28日朝刊。

124 『日本経済新聞』1992年8月7日朝刊。

125 『日経金融新聞』1991年6月24日。

126 『日本経済新聞』1992年4月9日朝刊。

127 『日本経済新聞』1993年2月10日朝刊。

内唯一の経済特区に対し、省政府は全面的に支援を提供した。ところが、14沿海都市の対外開放と閩南デルタ地帯の開放により、省経済の牽引役として必ずしも厦門にこだわる必要はなくなってきた。既述のように厦門は海側には開かれていたものの、福建省の他地域との交通網はあまり発達していなかった。台湾資本の誘致が進展せず、また特区としての魅力が相対化していった厦門は、省の経済活性化を担うにはあまりにも脆弱であった。そこで、福建省政府は厦門を単独の経済特区として開発するよりも省内の沿岸地域経済の拠点の一つ、即ち、福州、福清、漳州、泉州などと並べて位置づけるようになったのである。1986年、省政府は厦門で閩南デルタ地区の開放改革座談会を開催した<sup>128</sup>。1987年秋には、陳光毅・福建省委書記が1988年に福州から厦門までの一帯を全て開放すると宣言した<sup>129</sup>。1991年春には、福建省が省内の民用空港を倍增することを決定し、厦門の空港は大型旅客機の離着陸が可能な拡張工事を行うことになった<sup>130</sup>。かつては集美地区など厦門近郊に集中していた台湾企業専用の開発区も、福清市などにも出現するようになった<sup>131</sup>。厦門は福州・泉州・福清などの閩南デルタの中に埋もれてしまい、特区としても台湾同胞の故郷としても独自性を打ち出すことは難しくなっていた。他方、省政府は厦門を地域経済に組み込むための交通網整備を進めた。1992年、省政府は車で6時間半かかっていた厦門と福州を1時間で直結する新幹線の技術協力を日本政府（運輸省）とJR東日本・JR東海に要請し、1000億円以上の融資を日本輸出入銀行から取りつけたのである<sup>132</sup>。

---

128 『中国経済特区的建立与发展・厦門卷』302頁。

129 『日本経済新聞』1988年1月1日朝刊。

130 『日経産業新聞』1991年4月13日。

131 『日本経済新聞』1992年6月8日朝刊。

132 *South China Morning Post*, December 27, 1992. 『日本経済新聞』1992年7月16日、1993年7月14日朝刊。

## おわりに

経済特区に指定されながらも、台湾当局の「三通」政策や市政府の政策的失敗によって、廈門は深圳のような対外開放の主役にはなれなかった。台湾や東南アジア華僑・華人との紐帯が資本を呼び寄せ、経済発展をもたらすと期待され続けたにもかかわらず、数々の政策は空回りに終わった。中台間の政治に翻弄されながらも廈門市や福建省は台湾側との経済関係を維持することに努めてきた。しかし、交流を制度化するには台湾側の中国に対する強い警戒心が大きな障害となっており、中国がダイナミックな経済発展を遂げる中で、廈門には台湾の姿勢の変化を待っている時間的余裕はあまりなかった。

一方で、経済特区としての恩恵を享受できた時期に、廈門の地方幹部はこれを十分活用する努力を怠り、時には実態をとまなわない華やかな構想に踊らされた。対外開放が拡大し、次第に差別的な政策が是正され始めると、廈門は容易に沿海部の対外開放地域の中に埋没してしまったのである。悲願であった船舶の直航定期便が開通した時には、台湾投資家にとって廈門は最も魅力的な投資先では必ずしもなかった。廈門は特区としての特権喪失を念頭に置いて生き残り策を考えねばならなかったのである。

なお、本稿では紙幅の制限と資料的制約により、廈門と台湾側との交渉や交流の実態について十分に議論することができなかった。こうした点については、今後の課題として取り組みたい。