

台湾の最新情報 - 中国と接近する台湾経済 -

廣瀬 俊（現在台北市在住）

日本大学総合社会情報研究科博士後期課程 2 年

台風 8 号（MORAKOT 台風）の被害もまだ生々しい台湾だが、経済全般においては、2008 年度第 3 四半期からマイナスに落ち込んでいる経済成長率は、中国経済の復調を受け、サブプライム問題により発生した世界景気の停滞から少しずつ脱しようとしている。

2009 年 6 月 30 日「大陸地区人民來台投資許可弁法」が施行され、中国資本の台湾投資が正式に開放された。1949 年 2 月当時の蒋介石国民党政権の警備総司令部により中国共産党関係者の潜入や人口の過剰流入を防ぐため港や河口を閉鎖してから、実に 60 年の月日が流れている。蒋介石、蒋経国、李登輝、陳水編、そして馬英九へと総統が変わり、その間に大陸側中国・中華人民共和国も改革開放の下、経済成長を実現し、今や中台関係は新たな時代を迎えようとしている。

この 60 年の間に中台で先に豊かになったのは台湾である。1950 年代の農産品輸出と輸入代替産業からスタートし、1960 年代には 1965 年の創設された保税加工区である加工出口区（輸出加工区）がその後の中国等発展途上国の外資誘致の代表例となる成功を収めた。そして 70 年代以降、家族主義的中小企業の活力を中心とする台湾経済の発展はその後順調に拡大し、NIES の一角を担い、現在では世界に冠たるハイテク産業等を輩出している。しかしながら台湾経済も成熟するに連れて伸び悩んでいることも事実である。

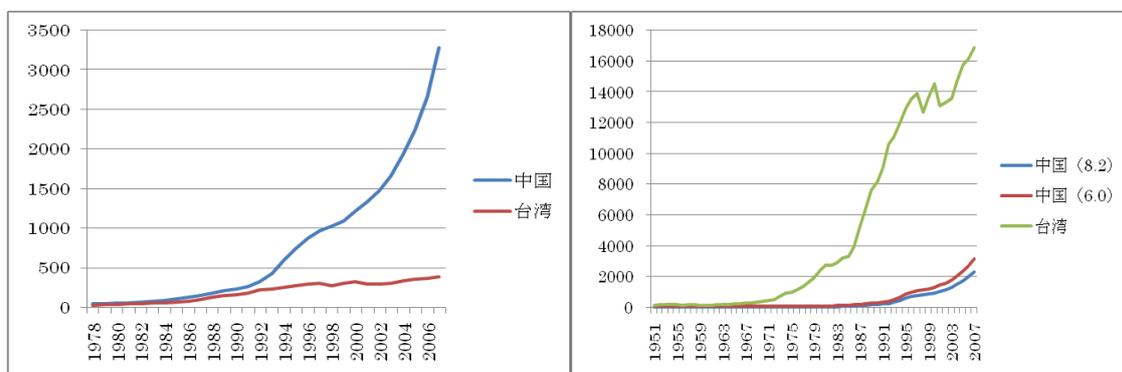
一方、1978 年以降の改革開放政策の成功により中国も大きく経済成長し、経済規模では、世界 1 位の人口（13 億 45 百万人）を有する中国と、日本の九州と同じぐらいの面積に 23 百万人が暮らす台湾では、人口で約 60 倍の差があり、経済規模は 7 倍に拡大している。中国経済は来年にも日本を追い越し世界第 2 位の経済大国になろうとしている。この中国経済の活力を一人当り GDP で上回る台湾が活用しようとしているのである。

ここで昨年来の兩岸関係の推移を見ておこう。2008 年 5 月、8 年間続いた民進党の陳水扁政権から国民党の馬英九政権に移行し、兩岸関係は大きな転換点を迎えている。同 5 月には中国側・胡錦涛国家主席と呉伯雄国民党主席の国共トップ会談が実現、1993 年の第一回、1998 年の第二回辜振甫海峡交流基金会理事長、汪道涵海峡兩岸関係協会会長の会談以来の直接交渉が復活。2008 年 6 月 11～13 日には台湾側江丙坤海峡交流基金会理事長と中国側・陳雲林海峡兩岸関係協会会長の第一次会談が、11 月 3～7 日には第二次会談が、そして 2009 年 4 月 25 日第三次会談が開催された。

その中で、それまで実現できていなかった、中国側観光客の受け入れ、2008 年 7 月 4 日からは中台間の直行便の開始、そして拡大、更に 2009 年 6 月 30 日には「大陸地区人民來台投資許可弁法」が施行され、192 項目にわたり中国側企業の台湾への投資が解禁される等、大きく路線転換したのである。今後は、金融分野の相互開放を進めると共に、来年には中

台間の経済協力枠組協議（EFCA）の締結も目指している。

図1 中国・台湾の GDP 推移 単位：10 億米ドル 図2 中国・台湾の一人当り GDP 推移 単位：米ドル



注：(1) 中華人民共和国国家統計局データ、台湾行政院主計所データより作成、(2) 中国データは GDP は 8.2 人民元/米ドル、一人当り GDP は 8.2 人民元/米ドル、6.0 人民元/米ドル換算

この間、サブプライムの影響、というより輸出立国として世界的経済の減速の影響をもろに受けた台湾であるが、2009 年第 1 四半期の GDP 成長率 10.13% をボトムにマイナス幅を徐々に縮小し、2009 年第 4 四半期にはプラス成長に戻そうとしている。中国経済の回復とともに徐々に台湾経済も回復しているというのが、現在の構図である。

もちろん、これまでも多々ある規制の中でも、台湾企業は中国を製造基地として、また市場として活用してきた。また、現在の中台接近は政治問題を棚上げにした経済面における接近であり、今後の動向に注意も必要である。また、中国大陸旅行客の増加は観光収入の増加には貢献しているものの、全ての人ではないと思われるが、マナーが悪いと台湾側での評判は良くない。しかしながら、世界経済のグローバル化が進む中、中台関係だけがその外にあることは現実的とは考えられず、それを逆にチャンスと捉えながら動く中台関係から目が離せない。

参考文献

The Daily NNA 台湾版、2009 年

中華人民共和国国家統計局データ、2009 年

台湾行政院主計所データ、2009 年

伊藤潔『台湾』中公新書、1993 年

朱炎『台湾企業に学ぶものが中国を制す』東洋経済新報社、2005 年

(IAM Newsletter 第 1 号、2009 年 09 月 27 日、より)

朝鮮半島西南端の港・木浦市と日本との関係（上）

永野慎一郎（政治学博士）

アジア近代化研究所理事、大東文化大学名誉教授、
東アジア政経アカデミー代表

はじめに

朝鮮半島西南端に位置する全羅南道木浦市は、1897年10月1日に開港された由緒ある港都市である。開港以来、日本との交流が盛んに行われ、貿易港として栄えた都市として知られ、戦前は朝鮮半島6大都市の一つであった。

かつて木浦は、栄山江（韓国4大江の一つ）下流に位置する、朝鮮半島内陸部と沿岸を結ぶ交通の要衝として、また、海運の要路として栄え、大阪、福岡、長崎など日本の港と、上海など中国大陸との中間地点に位置していることから、寄港地、貿易港として脚光を浴びた。戦後は東西冷戦の激化によって、中国大陸との交通が遮断され、日本やアメリカなど太平洋地域との貿易にシフトしたことから、貿易港としての役割を釜山や麗水などに譲らざるをえなくなった。また1960年代以降、韓国国内政治の事情から、国土開発の軸から疎外され、開発が後れをとっていた。2000年代に入ってから、中国経済の急成長と国民経済規模の拡大によって木浦の港湾機能が蘇生し、都市の活力が戻りつつある。

木浦は金大中元大統領の出身地（木浦商業高校卒）として知られているように、元来反骨精神が強い土地柄でもある。抵抗詩人として知られる金芝河も木浦出身なのだ。木浦は政治家だけでなく、作家や芸術家が数多く輩出された芸能都市としても有名である。

木浦には日本の植民地時代に建てられた建造物が多数残存し、文化財として登録されている。また木浦周辺には、応神天皇の招聘を受け百濟から論語や千字文を日本に伝え、飛鳥文化の元祖といわれた王仁博士の史跡があり、高麗青磁の産地の康津、天童よしみが歌った演歌「珍島物語」で有名な現代版モーゼの奇跡といわれる「神秘の奇跡」（海割れ）の珍島など、日本と縁のある文化施設や観光名所が数多くある。さらに木浦は海洋観光都市として、2000余の島が点在している多島海に囲まれ、美しい自然環境と豊かな海の幸に恵まれている。

筆者はこの地域で生まれて育ったことから、自然の美しさを改めて感じ、自然の良さを残しながら、生活環境の改善の道がないのかと考えるようになった。

本論文では、日本との関係を中心に木浦について紹介したい。

1. 開港後の木浦港の変化

まず、「木浦」の地名について考えてみることにする。「木浦」という地名は 高麗史

で初めて出てくるが、地名の由来は定かではない。木が多い入り江だから木浦と呼んだとか、または綿がたくさん生産されることから木浦と呼んだという説があり、西海から陸地に入る町角だから木浦と呼んだという主張もある。いずれにしても定説はない。

李朝第4代世宗大王（訓民正音【ハングル】を創製した時の王様）21年（1439年）に「木浦万戸鎮」を設置し、1897年「木浦港」が開港、日韓併合後の1910年に「木浦府」に改称、1949年に「木浦市」と改称され、町村合併で現在に至っている。

木浦市の総面積は49.41 km²で、現在は約25万人の人口の中堅都市である。

木浦の開港は、伝統的な社会文化的構造から脱皮できず、保守的体質が依然として強く残っていた湖南（全羅道）地域において、新潮流に対応するための様々な動きが芽生え始める契機となった。開港後の木浦は伝統的なヤンバン（両班）支配体制から拘束されない、自由な世界、すなわち身分制が通用しない新世界へと変貌しようとした。新しい世界で新しい可能性を見つけようと人々が周辺地域から港町木浦に集まってきた。商人、農民、知識人、ヤンバン地主層など多様であった。彼らは開港場を通じて伝達される西洋近代文明に接し、衝撃を受け、目を覚めるようになった。租界地を通じて日本の文化が流入され、また宣教師たちを通じて伝播された西洋文化にも相当影響を受けた。木浦は湖南地方では早い段階で宣教師たちによってキリスト教が伝播された地域であった。宣教師たちによってキリスト教の教会が建設されただけでなく、近代的な学校が設立され、西洋の近代医術も伝播された。新しい文明開化に接しようとして集まってきた人々を中心に新しい市民層が形成されつつあった。人材育成の志を持って学校を設立する者もいた。

このような動きは、1904年の第1次日韓協約および1905年の第2次日韓協約（乙巳条約）の締結によって日本の朝鮮半島に対する植民地政策が本格的になるにつれ、挫折となった。漢城（現在のソウル）に統監府が設置され、伊藤博文が初代韓国統監に任命された。韓国政府の外交権および内政権を完全に掌握した伊藤統監による統監政治が始まり、韓国は日本の保護国となった。貨幣制度も日本の支配下に置き、日本人による土地取得が促進された。

穀倉地帯として知られる湖南地方に日本の土地資本が進出し、原料生産地および製品消費市場として活用するために木浦港の役割を重視した。日本の農業資本が木浦周辺で農地買収をはじめ、開墾事業を開始した。これと並行して日本の多くの農業移民がこの地域にも移住した。

このような状況は1910年の日韓併合を機に本格的に展開された。木浦に隣接している務安郡は木浦港の背後地として全羅南道における最大綿花生産地域として知られており、中でも望雲地域は開港場木浦に近いこともあって、早くから日本人の巨大地主たちが目を付け投資の対象とした。畑耕地が多く、綿花作に適しており、海岸に面しているため干拓による開墾が盛んに行われた。望雲地域には地理的条件および気象条件等を考慮して日本の植民地時代から空港に適していたので空港建設計画があったが、終戦で

計画は中止となった。空港計画は韓国政府によって新たに推進され、2007年12月に務安空港が国際空港として開港した。

2. 望雲地域の開墾事業

望雲地域の1915年の綿花作付けは285.5町歩であり、畑面積の63%を占め、農家の86%が綿花栽培をしていた。朝鮮総督府当局は、この地域において綿花栽培を拡大するために耕作方法の改善、品種改良などをすると同時に、地目転換、未墾地開拓等を通じて作付面積の拡大に努めていた。

1916年から1945年までの望雲地域の開墾事業の実態をみると、開墾者数合計401名のうち朝鮮人310名に対し、日本人は87名であった。人数の上では朝鮮人が圧倒的に多い。しかも朝鮮人の大部分は望雲面(面は行政単位)居住者で地元住民であり、不在地主は27名にすぎない。これに対し日本人の87名のうち37名が地域居住者で50名が不在地主であった。

また、開墾地所有面積で見ると、朝鮮人は地域居住者の所有が大部分であるのに対し、日本人の所有は大部分が地域外居住の不在地主である。開墾事業に参加した朝鮮人は人数の上では77%を占めているにもかかわらず、開墾面積は51%にすぎない。その中で、地域居住の朝鮮人が全体の71%に達しているが、開墾面積は41%を占めているにすぎない。これに比べて、日本人の比率は22%で、開墾面積47%を占めている。日本人の平均開墾面積は3,406坪、朝鮮人の平均開墾面積は1,120坪である。中でも、地域居住朝鮮人の平均開墾面積は1,005坪である。朝鮮人は日本人の3分の1以下の零細規模であることが分かる。

開墾事業は圧倒的に日本人が優位を占めている。時期的には1922~27年の期間中が最も多く、その後は徐々に低下している。農地改良、干拓、地目転換などに対する植民地政策が活発化していた産米増殖計画期間と一致する1922~33年に開墾が集中している。この時期には不在地主が多いことは注目に値する。投資目的であったように見られる。

望雲地域居住の朝鮮人による小規模開墾に比べて日本人開墾はその規模が大きいだけでなく、少数による開墾事業であることが特徴である。10町歩以上開墾した大規模開墾者は全員日本人であった。該当者は5名のうち、一人を除けば、全員不在地主であった。この5名による開墾面積は総開墾面積の31%を占めている。また、日本人の開墾面積が全体の67%を占めるほど、彼らの望雲地域で占める比重が高い。開墾事業は産米増殖計画期間中に集中しており、1930年代半ば以来、日本人の開墾が停滞している中、1910年代初めから望雲地域に定着して開墾事業を継続していた日本人も少数ではあるが存在している。彼らは全羅南道地方では著名な地主となった。

表1 望雲地域の民族・居住地別開墾者数及び開墾地面積（単位：坪）

	朝鮮人		計	日本人		計	国公所有	合計
	面内 居住者	不在者		面内 居住者	不在者			
1916-21 年人員	28	1	29	5	5	10		39
面積	14,955	439	19,394	9,301	5,342	14,643		30,037
1922-27 人員	95	2	97	9	22	31	1	129
面積	78,590	2,133	81,083	16,957	108,575	125,532	1,203	207,818
1928-33 人員	61	4	65	12	14	26	2	93
面積	78,461	1,028	79,489	46,425	48,009	94,434	8,085	182,008
1934-39 人員	59	9	68	7	5	12	1	81
面積	62,428	29,262	91,690	8,639	52,322	60,961	7,939	160,590
1940-45 人員	40	11	51	4	4	8		59
面積	49,775	31,716	81,491	8,646	16,659	25,305		106,796
1916-45 人員	283	27	310	37	50	87	4	401
面積	284,569	64,578	349,147	89,968	230,907	320,875	17,227	687,249

出所：李鍾範「1945 - 1945 年農地所有構造の変動」p.17

このように、望雲地域における農地拡張は少数日本人による大規模開墾と、これに刺激されて現地朝鮮人の小規模開墾が同時進行の形で展開された。日本人の場合、大規模開墾による農地集積を通じて地主経営を拡大するか、または開墾農地の転売が目的であった。しかし、現地農民にとっては、農地の所有面積の拡張は生活を営むための農地確保という目的が強い。

逸早く西洋文化を受容れ、近代化・工業化に踏み切り、その間経験を積み上げてきた日本人と鎖国政策の下で、平穏な暮らしをしてきた朝鮮人との間のいわば必然的な差異が表れたと思うのが自然かもしれない。資金および技術面で優れていた日本人が有利な立場で開墾事業を進めていた結果である。

開墾事業推進の結果、望雲地域における水田および畑の耕地面積は1915年の191万3,000坪（638町歩）から、1945年には254万8,400坪（850町歩）へと33%拡張した。主として干拓による拡張であった。

3. 木浦港の役割

開港とともに、木浦港は日本との交易が盛んに行われるようになった。周辺地域から米や綿花などの農産物を集めて日本に輸出し、日本の工業製品を積んだ船舶が到着すると、陸揚げして鉄道で全国各地に送り出す中継港・貿易港としての役割を果たしながら栄えた港町であった。輸送手段として鉄道が建設された。1910年には湖南線（大田 -

木浦間)の鉄道工事が着工し、1914年に開通した。大田は京釜線(京城-釜山間)の中間地点で京釜線への連結が可能となった。湖南線の鉄道開通によって、沿線の羅州平野などから農産物を鉄道で木浦港に運搬し、船舶に船積して日本向けに送り出した。また、日本から運んできた工業製品を内陸地方に輸送した。木浦は湖南線鉄道の始発駅・終着駅であるだけでなく、木浦-釜山間の慶全線の起点でもあった。

また、木浦は朝鮮半島国道1号および2号の起点である。国道1号は木浦からソウル経由で新義州(中国との国境に近い都市)に至る朝鮮半島を縦断する幹線道路であった。現在は軍事境界線を越えることができず、道路は途中で遮断されている。国道1号は1906年に着工し、1911年に開通した。国道2号は木浦から康津・長興・宝城・順天・釜山に連結する朝鮮半島南部の横断道路である。木浦が国道1号および2号の起点であったように、近代朝鮮において木浦港の役割は重要視され、6大都市の1つとして栄えた。

鉄道および道路建設は、日本の植民地時代に植民地政策の一環として日本本土と大陸間の物資を運搬する目的で建設されていることを忘れてはならない。建設に当たっては、土地の強制収容および強制労働によるものであるという記録もある。意図はともあれ、鉄道・道路・港湾などの建設が主として日本の植民地時代に行われ、産業発展の契機となったことは間違いない。しかしながら、その建設費は朝鮮総督府の特別会計から賄われており、現地労働者の負担によって建設されたことも指摘しなければならない。朝鮮における日本人と朝鮮人との間で職業選択においても差別があり、あらゆる職種において賃金格差があったことも事実である。このような事情を考慮せずに鉄道などが建設され、産業発展に貢献したという単純な見方には問題があるだろう。

1942年末の全朝鮮人口は26,361,401名、そのうち日本人は752,823名であった。2.8%の75万余名の朝鮮居住日本人が総督府の監督と指導の下、そして憲兵警察制度の庇護の下で、2,550万名の朝鮮人を支配する植民地体制であった。木浦の場合も同じことが言える。1942年末の木浦人口は72,145名。そのうち、日本人は8,182名であった。8,000余名の日本人が支配勢力として君臨し、6万4,000余名の朝鮮人は被支配層で支配を受けながら生活していた。

日本政府は早い段階から木浦の港としての役割について評価し、開港を要請した。1889年頃、京城駐在代理公使近藤真鋤は日本政府の指示を受け、朝鮮政府に大同江(現在の北朝鮮平壤付近を流れる江)と全羅道沿岸に各1ヶ所の開港場設置を要請した。全羅道沿岸は木浦を指している。1894年8月20日、京城駐在大鳥圭介公使と朝鮮の開化政府外部大臣金允植との間で、「暫定合同條款」が締結された。その中で京城-釜山間、京城-仁川間の鉄道および電線敷設権を付与することと、全羅道沿岸に1ヶ所の通商港の開設が盛り込まれていた。7月11日付けの陸奥宗光外務大臣から大鳥圭介公使宛の電文「我々の通商のための木浦の開港を付けて文書によって朝鮮政府に提出する権利を付与する」とあるところから確認できる。

日清戦争の結果、1895年4月、下関条約が締結された。この条約によって日本は朝鮮から清国勢力を排除することができた。1895年5月、朝鮮政府と日本側で大同江と木浦の2港の開港についての交渉が始まった。当時、日本政府は大同江の鎮南浦を7月22日に開港し、60日後に木浦開港の計画であった。しかし、木浦港に設置する居留地問題が壁にぶつかった。英国はじめ、欧米列強は日本と朝鮮政府との間で二つの港の開港問題について交渉が行われているという情報を得て、開港は他の列強に対しても公平に扱われるべきであると問題提起した。

朝鮮政府は、木浦開港については、それ以前に開港した釜山、仁川、元山の場合とは異なった形態の開港を決定した。釜山には日本専管居留地と清国専管租界、元山には日本専管居留地と清国専管租界があり、仁川には日本人専管居留地、清国専管租界および各国共同租界があった。日本の独占的地位を排除するための方法であった。したがって、木浦開港は朝鮮政府の勅令によって行われた。仁川港の形式を採用して共同租界にした。1897年10月16日、朝鮮政府外部大臣と日・米・露・仏・英・独の各国代表との間で、「鎮南浦・木浦租界章程」が調印された。

朝鮮政府が自ら木浦の開港に踏み切った決定的な理由は、列強からの圧力よりも開港によって得られる関税収入であった。関税収入は開港前の1896年の242万8,000元から徐々に上昇し、1900年には541万元に、さらに1904年には1,401万5,000元へと9年間で7.7倍増加した。 (続)

【参考文献】

木浦開港百年史編纂委員会編『木浦港百年史』社団法人木浦百年会、1997年

永野慎一郎『相互依存の日韓経済関係』勁草書房、2008年

(IAM Newsletter, 第7号、2010年10月15日、より)