

# 沖縄FTZと中継貿易の展望

高良 守

▷12◁

これまでみてきたようにSea & AirやAir & Airにおいては品目や目的地などによつては、沖縄の比較優位性は現れていた。それでは「Sea & Sea」は不利なのだろうか。

搬入の義務から貨物を受け取るのに相当な時間がかかると思われる。前回示したモデルケースから明らかのように距離の割に輸送コストが一番かかるのは陸送(トラック)である。必然的に輸送費はその商品へと上

航船・内航船は、金額割合で五五・一%、重量割合で六二・四%を占めてゐる。いずれの割合でも

通過・中継する比較優位性は、品目においてSea & AirのみならずSea & SeaやAir & Airのいずれにおいても明確に表れている。これは本土における輸送形態の特徴でもある「陸・輸送」に問題がある。

が大であることを示しており、外国からの貨物はいったん沖縄にロットをまとめて集積してそれから各地方の港へと輸送することの方が有利であることを明らかにしている。

時間と距離が大幅に短縮される。民間と距離が大幅に短縮される。十五分位に短縮される。

側の意見によると「現在のは福建省→700km→香港→800km→台北→700km→沖縄のルートであるが、船あるいは航空機による福建省→800km→沖縄の直行便が開設される」と進言コストが下がるほか、時間も一時間

縮

縮

## 陸送に勝る海上輸送

### 沖縄中継の船でコスト低減

一般に外航船は名古屋、神戸、博多、横浜、清水、室蘭のうちの各市場に一番近い港に着港。貨物はその港からトラックや航空機によつて各市場へと輸送される。港においてには沖待ちが二日程度、ひどいときには五日かかり、また通関手続きのため、貨物を引き取るのに一週間以上かかる場合がある。さらに、外国貨物に対する「保税地域

乗せられ、その結果、総合コストは非常に高くなる。それが沖縄を中継として内航船を使えば、できるだけ各市場に一番近い港までの輸送が可能になり、陸送の距離を縮めることでそのコストを引き下げることができ

過半数を占めており、沖縄におけるSea & Seaによる中継基地としての可能性がうかがわれる。また、上述した、本土における通関の問題点(タイム・コスト)やCIF(関税)等を考慮すれば、断然沖縄の比較優位性が表れてくる。

外国→本土直行便(船)の場合には、空港や港は指定された開港、空であれば成田空港や限られた空港であるがために空港から離れた市場では陸上輸送(トラック)のためコストがかさみ割高になってしまふ。

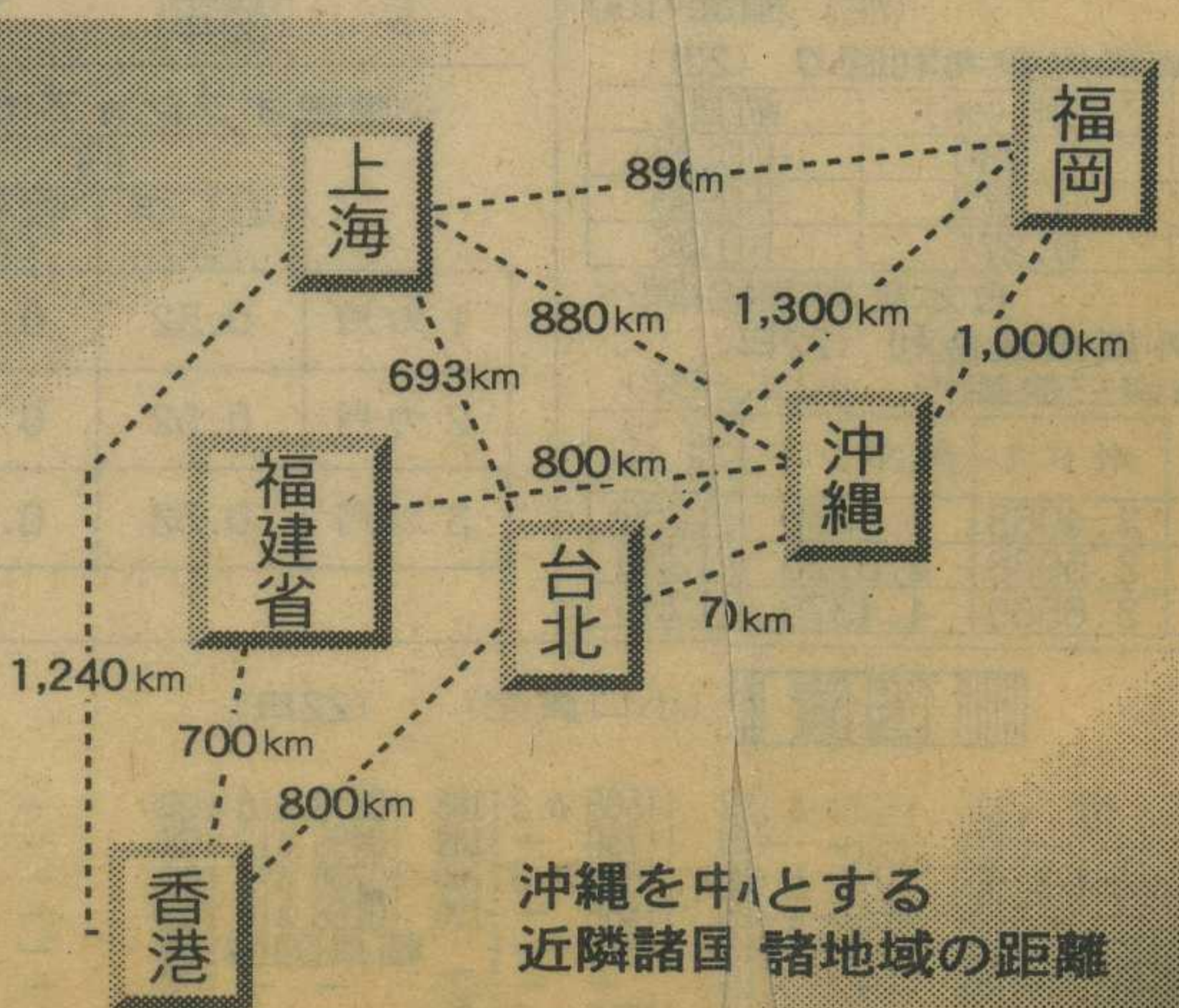
さらに、東アジアや東南アジアに目を向けた場合、図のようになる。この図はダイヤモンド・トレード・ゾーン福岡、沖縄、台北、上海に福建省と香港を加えたものだ。平成四年度、南西地域産業活性化センターが県内企業を対象にアンケート調査を行った結果、企業

また、中国が従前のように第三国を経由する貿易ルートを仮定すれば、中国・上海から沖縄までの直線距離が八百八十キロであり、台北→沖縄→上海ルートを単純に足すと千五百八十キロとなり、このルートは台北→

なりの短縮となる。すなわち、台北→香港が約八百キロ、そして香港→上海が約千二百四十キロであることを考慮すれば、およそ台北→那覇間の距離にあたる五百キロ以上が短縮されることになる。

易上のトラブルやミスが発生した場合にそれを処理できる者が少なく③港湾料、船運賃が非常に高く④港湾設備(インフラ)が不十分で外国船が港に入って来れなく⑤外航船が入ってきたとしてもガントリークレーン等の貨物を処理する能力がない等が挙げられる。

(琉大学院学生)



沖縄を中心とする近隣諸国 諸地域の距離