

沖縄FTZと中継貿易の展望

高良 守

▷ 13 ◁

水深やガントリークレーンなどの施設整備で
ーンポート化が待たれる那覇港

出し港（外国）から日本国内であればどのメーンポート（横浜港、大阪港、清水港、博多港、神戸港、大阪港）を経由しても最終仕向け地が同一国内であれば、積み出し国—経由港のみの運賃で輸送が可能になる。

例えば、積み出し港（外国）—神戸港—那覇港で

み替えし、そこからフィ
ダー船（小船）により沖
縄まで輸送されるので積
み主サイドか荷受けサイ
ドがその経由港—那覇間
の付加料金を負担せざる
を得ない。そのため沖縄
に入ってくるものは必然
的に割高になってしま
う。

本土のどちらかというこ
とになり、沖縄を中継し
ても台湾—本土間の運賃
での輸送が可能になる。
このため、単に貿易の取
扱量が増大するのではなく
く、沖縄に入ってくる一
般貨物の最終的なコスト
も低減される。

域においては沖縄の方が断然有利になつてくる。本土では、これらのメンポートから遠方の市場までは陸送（トラック）や空輸（飛行機）等を全儀なくされ、輸入貨物自体のコストは高くなつてが、輸送費が総合コストを引き上げるため、沖縄を中心として、市場に

り、その他の国々（米国—日本間、台湾—日本間、米国—中国間のように）、つまり国と国の組み合わせによつては、那覇港のように有利になつてくるものもある。

ゆえに、沖縄の南北に長い地理的特性を生かして、国と国の貿易の組み合わせによつてメーンと

はいけない。復帰二十五年の沖縄経済体制を反省し、他力本願的な考えはやめ、苦しくても本土財政への依存体質から脱却する手法を編み出し、自立経済の道を探るべきではなかろうか。

那覇港はマーン（ベー
ス）ポートに指定されて
いない。その理由として
①大型船舶が停泊できる
水深十五メートル級のバースが
なく②大型のガントリー
クレーン、外国貿易コン

テナターミナル、総合物流センターなどハード面が未整備であり③一番大きな問題は「貨物の取扱量」が少ないことである。那覇港がメインポートに指定される一番のメリ

ツトは、船会社側負担の
AC (Arbitrary
Charge) が適用され、輸送コストの低減が図られる。つまり、積み

あれば、神戸港—那覇港間の運賃は船会社の負担と責任で輸送することになつてゐる。この船会社が負担する付加の料金をACという。

本来、沖縄に輸送されてくる一般貨物（ドライ）は沖縄側でロットがまとまつないため、大阪や名古屋、台北でいったん積

ポートにすれば、この問題は解決できるはずである。積み出し国（外国）一経由港の運賃で沖縄まで貨物が輸送されるのである。メインポートになり、大型船舶が直接沿縄に寄港することができるば、どこを経由しても運賃は同じのため台湾—本土—沖縄、台湾—沖縄—

以上からも明らかのように、沖縄を通過、中継する比較優位性は Sea & Air や Sea & Sea, Air & Air でも現れている。本土においては外国貨物のメインポート（空港）は決まっており、これらのメインポートから市場までの距離が遠い地

より香港・ブランチポート（Branch Port）に輸送する事が可能であり、税制的にも有利である。

通過貿易に関しては、台湾—石垣—中国のそれが考えられる。九七年以来、中國は正式には台湾との直接貿易はあり得ないとしているので、今まで通り第二回を経由するものとみられる。それ

する最適な港を選択すればよい。

沖縄における通過、中継貿易の実情と実際のデータからその比較優位性は明らかであり、さうして、先の方々の主張する自由貿易地域の拡充・強化によりそのインパクトは、計り知れないものになるだろう。

那覇港をメーンポートに

本土財政依存から脱却を

ては沖縄の方が
になつてくる。
、これらのメー
から遠方の市場
送（トラック）
飛行機）等を全
れ、輸入貨物自
ヘトは高くない
費が総合コスト
げるため、沖縄
して、市場に近

り、その他の国々（米国—日本間、台湾—日本間、米国—中国間のように）、つまり国と国の組み合わせによつては、那覇港のように有利になつてくるものもある。

ゆえに、沖縄の南北に長い地理的特性を生かして、国と国の貿易の組み合わせによつてメーンと

はいけない。復帰二十五年の沖縄経済体制を反省し、他力本願的な考えはやめ、苦しくても本土財政への依存体質から脱却する手法を編み出し、自立経済の道を探るべきではなかろうか。

らも明らかなる
縄を通過、中継
優位性はSea
VirやSea
ea、Air &
も現れている
おいては外国貨
ソーポート（空・
まつており、こ
ーンポートから
の距離が遠い地
では沖縄の方が
になつてくる。
これらのメー
から遠方の市場
送（トラック）
飛行機）等を全
れ、輸入貨物自
ベトは高くない
費が総合コスト
げるため、沖縄

い港・ブランチポート(Branch Port)に輸送するなどが可能であり、税制的にも有利である。

通過貿易に関しては、台湾—石垣—中国のそれが考えられる。九七年以降、中国は正式には台湾との直接貿易はあり得ないとしているので、今まで通じ第二国を経由するものとみられる。それで従来通り、台湾—中国間の貿易は第二国の中垣(日本)を通過する可能性が大である。この台湾—中国間の貿易に関しては、石垣港がメインとなり、その他の国々(米国—日本間、台湾—日本間、米国—中国間のように)、つまり国と国の組み合せによつては、那覇港のように有利になつてくるものもある。

ゆえに、沖縄の南北に長い地理的特性を生かして、国との貿易の組み

する最適な港を選択すればよい。

沖縄における通過、中継貿易の実情と実際のデータからその比較優位性は明らかであり、さうに先の方々の主張する自由貿易地域の拡充・強化によりそのインパクトは、計り知れないものになるだろう。

沖縄は、いまや、本土投資中心の高率補助に一喜一憂する時ではない。高度成長時代を通じて財政依存の体質に変身した本土地方行政と経済がかつてない苦境に追い込まれている事実に目をそむけてはいけない。復帰二十五年の沖縄経済体制を反省し、他力本願的な考えはやめ、苦しくても本土財政への依存体質から脱却する手法を編み出し、自立経済の道を探るべきではなかろうか。