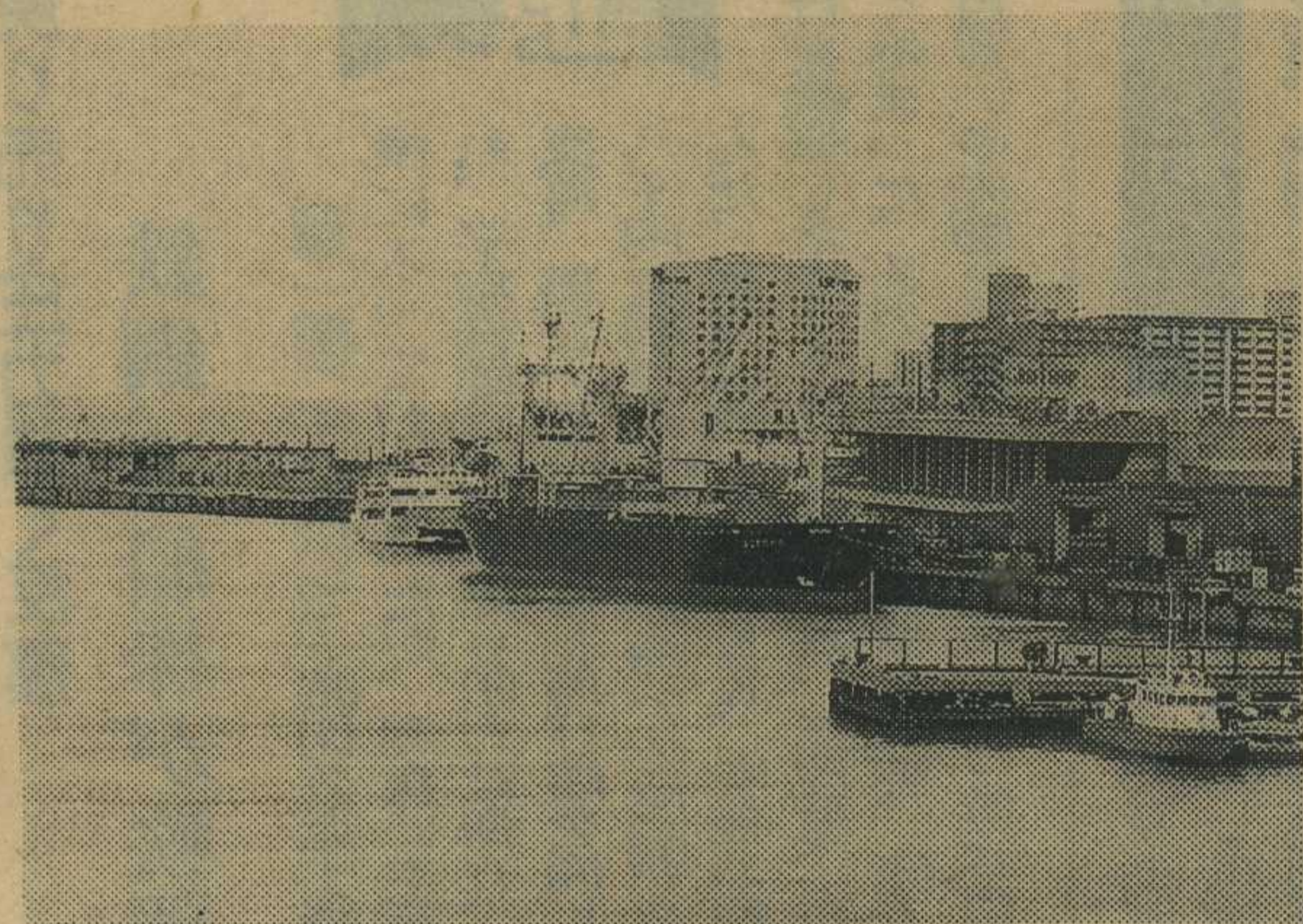


沖縄FTZと中継貿易の展望

高良 守

▷13◁



水深やガントリークレーンなどの施設整備でメインポート化が待たれる那覇港

那覇港はメイン(ベータ)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。①大型船舶が停泊できる水深十五級級のバースがなく②大型のガントリークレーン、外国貿易コン

那覇港がメインポートに指定される一番のメリ

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

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っていく。この船会社が負担する付加の料金をACCという。

本来、沖縄に輸送される一一般貨物(ドライ)は沖縄側でロットがまとまらないため、大阪や名古屋、台北でいったん積

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 & Sea & Air & Sea & Air & Sea、Air & Air、でも現れている。

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、今までは通し第三国を経由するものとみられる。それで従来通り、台湾—中国間の貿易は第三国の石垣(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、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わせによって、那覇港のように有利になってくるものもある。

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、その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。

那覇港をメインポートに

本土財政依存から脱却を

出港(外国)から日本国内であればどのメインポート(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—經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、そこからフィジー船(小船)により沖縄まで輸送されるので積み主サイドが荷受けサイドがその經由港—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

域においては沖縄の方が断然有利になってくる。本土では、これらのメイ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)等を余儀なくされ、輸入貨物自体のコストは高くないが、輸送費が総合コストを引き上げるため、沖縄を中継として、市場に近

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

沖縄は「よまひ」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化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を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、他方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らうか。

(琉大大学院学生)

(おわり)