

沖繩FTZと中継貿易の展望

高良 守

▷ 4 ◁

沖繩自由貿易地域は貿易をする際の最低条件の「港」が欠落している。今の自由貿易地域は、独自の「港」を持っておらず、貿易するには極めて不利な立場に置かれている。グローバル的に見渡していても「港」がないフリード・トレードゾーン(フオトリントレードゾーン等の貿易促進地域)はありえない。

先の「引取説」(関税法)と「陸揚げ説」(外為法)において、保税地域の指定を受けている沖繩の自由貿易地域が「陸揚げ説」をとらざるをえない理由の一つに、那覇の自由貿易地域内には「港」がないことが挙げられるのではなからうか。

那覇の自由貿易地域内に「港」がないため、保税地域外の港で陸揚げし、それと同時に輸入とみなされてしまう。つまり、他の港からだとは保税地域内への搬入は必然的に税関地区を通らざるをえないので、陸揚げと同時に国内貨物になってしまう。

仮に外国貨物を那覇新港埠頭から自由貿易地域へ搬入する際は、トラックで輸送される。そのために通過料や地区税関の「保税輸送」の許可が必要であり、運送手数料(横持ち手数料)を支払わなければならない。また、そのトラックの輸送費用分、余計にコストがかかってしまう。いわゆる自

由貿易地域のメリットを最大限に生かすことができない。那覇の自由貿易地域は規模に関して沖繩県物産公社専務理事の宮城弘岩氏は「世界的に通用する自由貿易地域が一般に十

万坪はあるのに、沖繩のそれはあまりにも狭すぎることである。復帰前の自由貿易地域がたったの八千五百平方メートル、約二千五百坪そこそこに、入

不可能な面がある」と課題を指摘。また、同氏は「ポスト香港と沖繩」の中で「沖繩は魅力あるインフラ整備さえすれば初歩的「中継」は可能である」として、沖繩自由貿易地域のインフラの問題点を指摘

事前のインフラを備えていることから沖繩にも外航船が出入りする港湾や空港、高速道路の整備が必要である。南西地域産業活性化センターが行った「南西地域の産業活性化に関する調査報告書―華南経済圏調査報告書II」(平成六年

最低条件の「港」が欠落

陸揚げでメリット生かせず

仮に外国貨物を那覇新港埠頭から自由貿易地域へ搬入する際は、トラックで輸送される。そのために通過料や地区税関の「保税輸送」の許可が必要であり、運送手数料(横持ち手数料)を支払わなければならない。また、そのトラックの輸送費用分、余計にコストがかかってしまう。いわゆる自

由貿易地域のメリットを最大限に生かすことができない。那覇の自由貿易地域は規模に関して沖繩県物産公社専務理事の宮城弘岩氏は「世界的に通用する自由貿易地域が一般に十

万坪はあるのに、沖繩のそれはあまりにも狭すぎることである。復帰前の自由貿易地域がたったの八千五百平方メートル、約二千五百坪そこそこに、入

不可能な面がある」と課題を指摘。また、同氏は「ポスト香港と沖繩」の中で「沖繩は魅力あるインフラ整備さえすれば初歩的「中継」は可能である」として、沖繩自由貿易地域のインフラの問題点を指摘

事前のインフラを備えていることから沖繩にも外航船が出入りする港湾や空港、高速道路の整備が必要である。南西地域産業活性化センターが行った「南西地域の産業活性化に関する調査報告書―華南経済圏調査報告書II」(平成六年

航路ができないため、そのルートを使わざるを得ない状況にある。そのためにも、県内に輸送船の入港できる大型の港湾が必要となる。中国と沖繩間の航路が開設されれば、当然、現在の華南経済地域と取引を行ってい

る本土企業も利用する機会が増えてくること予想される。つまり沖繩の持つ地理的優位性が発揮できることになる」と指摘している。(琉大大学院学生)

貨物保税(Keep T a x)をするために、その他のコスト等がかかってしまい相殺(トレード・オフ)しているのが現状である。

また、沖繩の自由貿易地域はインフラの問題も抱えている。インフラの

自由貿易地域の失敗に三月)における企業側のヒアリング調査によれば「ソフトの部分はある程度見通しがついているのでハード部門に急ぎ着手してもらいたい。例えば、福州―神戸―沖繩という

ルートの場合、当然コストおよび時間のロスが発生することになる。港湾の問題から、大型船舶の

航路が開設されれば、当然、現在の華南経済地域と取引を行ってい

る本土企業も利用する機会が増えてくること予想される。つまり沖繩の持つ地理的優位性が発揮できることになる」と指摘している。(琉大大学院学生)

る本土企業も利用する機会が増えてくること予想される。つまり沖繩の持つ地理的優位性が発揮できることになる」と指摘している。(琉大大学院学生)

