

沖縄自由貿易地域の諸問題点の解明及び
中継貿易における比較優位性の考察

平成10年度

琉球大学大学院
人文社会科学研究所

地域文化専攻

高良守

「沖縄自由貿易地域の諸問題点の解明及び中継貿易における比較優位性の考察」

はじめに	1
第1章 沖縄の貿易	4
第一節 貿易形態	4
第二節 貿易概況	9
第2章 沖縄自由貿易地域	16
第一節 沖縄自由貿易地域の概要（優遇措置・入居企業の推移）	16
第二節 沖縄自由貿易地域の問題点	22
第三節 沖縄自由貿易地域における不振要因の分析	32
第3章 沖縄からのアプローチ	42
第一節 ルートの比較優位性を生かす（Sea&Air/Air&Air/Sea&Sea）	42
第二節 沖縄比較優位私論	66
第三節 関税法改正による沖縄新F T Z法の確立	74
第四節 沖縄新自由貿易地域の提案	82
おわりに	92

はじめに

1945年8月15日に終戦、それと同時に沖縄は本土から切り離され、1972年の本土復帰まで米国の占領下に置かれた。このような異質な歴史をもつ沖縄は、①自立的経済発展基盤の基礎条件の整備、②産業振興、③格差是正など沖縄振興開発計画（全国総合開発計画においては新全総から組み込まれた）の下、戦後振興策が掲げられてきた。しかしながら、戦後25年経過した現在においてもその目標は達成されていない。

本県の経済振興を阻害する主な理由に、①本土市場から遠く、②水や電力料金が高く、③市場規模が小さく、④輸送コストの割増などが挙げられる。

このような地域特性において沖縄県は上述の目的を達成するために「沖縄振興開発特別措置法（昭和46年12月31日）」を根拠法令に沖縄振興策を実施することになった。

その沖縄振興開発特別措置法第23条から同28条に沖縄の産業及び経済振興の柱とも位置づけられ、わが国には一つしかない「沖縄自由貿易地域」の設置が記述されている。

沖縄自由貿易地域は1987年12月に沖縄開発庁長官によって指定され、翌年7月に27社の入居企業をもってスタートした。しかしながら、さまざまな問題が複雑に絡み合い自由貿易地域の不振が続き現在（'97.9.30）においては半分以下の11社に激減している。

一般に自由貿易地域とは、「貿易港の全部または一部を区画して一国の関税領域外に置き、その地域内においては、関税を課せられることはなく、また税関の監督を受けることなく、外国からの輸入品（外国貨物）を自由に搬出入し、保管、改装、仕分け、混合、加工、製造、見本の展示、域内においての販売などが認められる地域⁽¹⁾」を言う。世界に現存する自由貿易地域は、その設置の経緯、目的などに関連して、必ずしもこれらの行為のすべてが自由とは限らないが、少なくとも共通して言えることは「その地域（域内）に出入りする外国貨物に対して関税が課せられない⁽²⁾」というところに特徴がある。

1995年現在におけるフリー・トレード・ゾーン（フォーリン・トレーズ・ゾーン）等の

貿易促進地域は、全世界98ヵ国に約636箇所存在し⁽³⁾、米国だけでも一般ゾーンとサブゾーンを合わせて約400もの外国貿易地帯があると推測される。しかしながら、全世界の600以上もの貿易促進地域すべてが成功しているわけではなく、米国のそれも例外ではない。

沖縄自由貿易地域についてはオープン当初から現在までインフラ整備などのハード面や法的整備などのソフト面のさまざまな問題点が指摘されており、その設置目的を達成しているとは言いがたく、事実上機能していないと言っても過言ではない。

沖縄に設置されている自由貿易地域は関税法枠内における保税地域としての特色が強く、本県には関税法第29条の適用を受けている外国貨物を蔵置できる場所として1994年1月1日現在においては、指定保税地域5ヵ所、保税上屋50ヵ所、保税倉庫28ヵ所、保税工場8ヵ所、計91ヵ所、面積にして87万7,423㎡である。

1997年6月、政府に対して規制緩和を要望するため県が設置した「産業・経済の振興と規制緩和検討委員会（田中直毅委員長）」は、①沖縄への輸入関税の撤廃、②投資減税、③国際航空路線の開設自由化（オープンスカイ政策）、④沖縄航路の“外航扱い”などを柱とする『全県フリー・トレード・ゾーン』案を提起した。

当初、事務局となる県がエリア限定の経済特別区となる先進国・米国型フリーゾーンを提起したのに対し、検討委員の大半は完全自由貿易を掲げるレッセフェール（自由放任）を趣旨とする香港型の全県フリーゾーン案を打ち出した。

この全県フリーゾーン案は我々県民一人ひとりを巻き込んだ大論争を生む起爆剤となった。全県フリーゾーンを支持する平野拓也氏（「貿易革命」の著者）は、「輸入関税フリー、輸入諸規制撤廃、税関手続きの簡素化等を柱とすることにより、住民がその施策の恩恵を受けられるようにし、また近隣諸国から観光客を引きつけるインセンティブにもなる」として、沖縄新自由貿易地域を住民参加型による「輸入型フリーゾーン」と位置づけている。

本来自由貿易地域と称されるものは、原材料・半製品・部品を域内（自由貿易地域内）

へ持ち込み、そこでアッセンブリング、加工・製品化し、諸外国へ再輸出（再搬出）することにより、その設置目的を達成するものである。

しかしながら、沖縄新自由貿易地域は、スービック・フリーポート（フィリピン）や台湾、馬山（韓国）等の輸出加工型によるフリー・トレード・ゾーンではなく、2010年の貿易自由化（APEC『アジア太平洋経済協力会議』）を念頭に入れた輸入型自由貿易地域が求められている。

そこで本稿は、沖縄自由貿易地域について、これまで指摘されている問題点の根本を洗い出し、違った角度（視点）からそれら課題を再考し、グローバルスタンダードを念頭に入れた沖縄新自由貿易地域を提案する。よって、輸入促進型自由貿易地域の設置に当たり県内の中小企業及び本土国内企業とのバッティングや、地場産業の育成という最も重要な課題に対して具体的な施策をもって持論を展開する。

また、自由貿易地域論は貿易業務によって派生する輸送ルートやコスト等にも影響を及ぼすことから、現時点での本県の中継貿易における地理的・制度的比較優位性を実際のデータを用いて検証する。

第1章 沖縄の貿易

第一節 貿易形態

第二節 貿易概況

第一節 貿易形態

自由貿易地域論の論究には、必然的に貿易においてもその形態等を展開しなければならないため、本章においては初めに基本的な貿易形態と本県の貿易概況について論考する。

1 通過貿易

通過貿易とは貿易貨物が供給国（輸出国）から需要国（輸入国）への輸送過程において第3国（通過国）を経由する場合にその経由国である第3国からみた貿易現象であり、経由国において輸入手続きをせず、またその経由の際に経由国の輸入業者や輸入代替業者が貨物の取り引きに関与することはない。

つまり、出入貨物が経由国の領域を通過してゆくに過ぎない貿易形態である。この輸出入貨物の通過に伴って運賃や保険料、港湾取扱量などの商的労務の報酬が得られるというメリットがある。しかしながら、沖縄の場合、割高な運賃のために最終コストを引き上げているというデメリットもある。

例えば、コンテナ1個（ $8 \times 8 \times 20F$ ）の場合、通過料（621）+沿岸料（14,460）+施設料（1,100）+検数料（1,580）=17,761円となり、通過料と沿岸料は港湾運送業者（ステベ）が、検数料は検数協会、通過料は港湾管理者が徴収している。

海上貨物の運賃やその他の運送契約は、「国際海上物品運送法」により取り決められているが、那覇港の横持ち手数料及び荷役手数料、通過料などは港湾管理者と港湾運送業者が決めた料金によって、特に他港ではみられない通過料金等は沖縄の物流コストを高くしている要因の一つでもある。

以下の表は、米国ー横浜、沖縄、台湾のコンテナ貨物の運賃を比較したものである。他の本土の開港と比べると任意料金（AF）が物流コストを引き上げる最も大きな要因となっていることが分かる。また、Currency Adjustment Factor(CAF)、つまり通貨変動によ

る為替差損（益）を調整する割増（引）料金が横浜と比較すると2倍以上もなっていることも決して無視できるものではない。この通貨調整措置（Currency Adjustment Factor）とは、1ドル＝250円を基準として3ヵ月毎に船会社同士の為替レートがパーセンテージで決定され、基本料金に賦課される。例えば米国－横浜の場合、多大な輸出入貨物の取扱のため必然的にその基本料金は安くなるが、米国から沖縄に貨物を運んでくる場合、取扱貨物の量からその輸送コストは高く設定せざるを得ない。

具体的には、40フィート・ドライ貨物の基本料金が\$1,000と仮定した場合、その基本料金に48%（1998年2月時点）の通貨調整措置がとられ、実質480ドルがCAFとして徴収される。沖縄の場合、貨物の取扱量や距離の問題等から同じ40フィート・ドライ貨物でも\$2,000の基本料金が設定されるため、同じCAF比率の48%でも倍の960ドルが徴収されることになる。

以下の表は米国－横浜、沖縄、台湾のコンテナ運賃を比較したものである。

表 1-1-1 米国－横浜、沖縄、台湾のコンテナ運賃比較表（40F）

（単位：ドル）

目的地	那覇	横浜	台湾
基本料金	693.00	693.00	1,029.00
任意料金（A F）	714.00	0.00	0.00
港手数料（T H C）	462.00	462.00	0.00
通貨調整措置（C A F）	816.00	401.94	113.19
石油等料（B A F）	84.00	84.00	84.00
合計	2,769.00	1,640.94	1,226.19

（出所）沖縄タイムス1997年3月4日

那覇港の港湾施設料及び通過料（20F・¥621）は、国内の他の開港と比較しても輪をかけて高くなっている。那覇港の埠頭通過料は、琉球政府時代に米国にならって設けられた制度である。当時においては野積み・上屋使用料などは徴収されるなかったが、本土復帰と同時に制度が改正され、本土と同様に野積み・上屋使用料が徴収されるようになった。しかしながら、埠頭通過料はいまだ存続している⁽⁴⁾。

では、具体的に我が国における通過貿易にはどのようなものがあるのだろうか。

わが国における通過貿易は、開港内の積み替えまたは埠頭区の指定保税地域、保税蔵置場を通じて行われており、その形態は基本的には次の2通りである。

(1) 「積換通過貿易」

積換通過貿易はさらに以下の2通りに分類される。

- ① 外国から本邦に到着した貨物を指定保税地域、保税蔵置場又は総合保税地域に陸揚げし、その同一港において他の船舶に積み込んで外国へ積み戻しする。
- ② 外国から本邦に到着した貨物を陸揚げすることなく同一の港においてハシケ取りにより他の船舶に積み換える。

(2) 「直接通過貿易」

外国から本邦に到着した貨物を保税地域に陸揚げしたあとに、他の港にある保税地域へ保税輸送し、当該運送先において保税蔵置場、保税工場又は総合保税地域等への蔵入れ、移入れ又は総合保税地域に入れることなく、他の船舶または航空機に積み込んで外国へ積み戻しする。

以上の通過貿易は、いずれの場合にも輸入の意図はなく、便宜的に通過させるものと、目的地への到着の速さを狙ったものである。

2 中継貿易

中継貿易の典型的な形態としては、外国の供給国から仕入れた商品をいったん中継地点に陸揚げし、それを海外の市場に応じて需要国へ再輸出（積み戻し）することによって行われるものである。わが国においては普通この種の貿易は保税蔵置場を通じて行われる。

中継貿易は一時的には倉庫を必要とし、保税地域において保税のまま搬入貨物の仕訳や欠陥品・不良品の除去、箱詰め、ラベリング・ラッピングなど多少の手作業を加え仕向け港ごとに再輸出（積み戻し）する。しかしながら、それだけでは付加価値は生まれないため加工・組立・製造ということにはならない。

よって、輸入業者は外国貨物を保税のまま蔵置し、外国や内国市場を睨んで再輸出及び通関手続きをして自国内へ引き取る場合もある。

3 中継加工貿易

中継加工貿易は、保税蔵置場や保税工場において無関税の状態で行われる。その際貨物の加工手法の相違によって主に2つに分類される。

1つ目は、外国から持ち込まれた原材料や部品、半製品などに別の国から持ち込んだ原材料や部品、半製品とを組み合わせ、加工・製造及びビン・箱詰め、ラベリング・パッケージリングなどを施し、保税のまま市場別に再輸出するなど、結果的にまったく異なった製品（商品）を創り出す手法である。

2つ目は、外国から持ち込まれた原材料や部品、半製品などに域外（国内）から持ち込んだ原材料や部品、半製品とを組み合わせるものである。

両手法においても同地域で商品化・製品化されるため、それに付随する容器やダンボール、デザイン、印刷などの新しい産業の可能性が出てくる。

保税工場や本県の沖縄自由貿易地域内利用のメリットは、原材料品・部品・半製品について関税が免除され、さらに不良品や消耗品等については関税が回避されるという利点がある。つまり、欠陥品・不良品を除いたのちに、関税が賦課される前の搬入貨物を加工・

製造し、その製品を輸出（積み戻し）することによって自由貿易地域外においては支払われていた関税分を回避することができ、そのことが企業利益を生み出す源泉になる。よって、関税の免除及び回避は、自由貿易地域外にある加工及び製造業社などとの競争において、完成品の最終コストの低廉化を武器に比較優位性を持つことが可能になる。

第二節 貿易概況

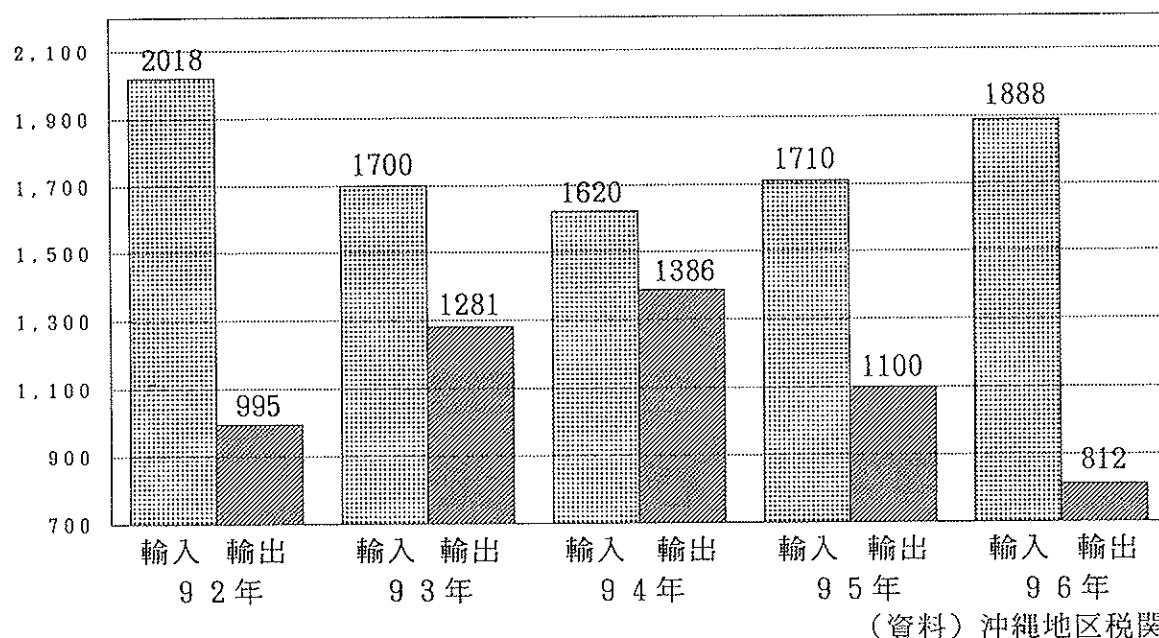
1996年の沖縄県の貿易額は、輸出約 815億円、輸入約 1.887億円となり、約 1,072億円の入超となっている。

それぞれ前年比で前者が、73.8%、後者が110.5 %となっている。この数字からも分かるように沖縄県は輸入に偏った貿易構造となっている。

以下のグラフは過去5年間の貿易額の推移を表したものである。

図1-2-1 年別貿易総額推移

(単位：億円)



以上からも分かるように、沖縄県はいずれの年も例外なく輸入依存型貿易構造であるということが窺える。総じて言えることは、この輸入偏重型の貿易構造からいかなる手段を

もって沖縄の自立化を図るかということにある。そのために、ある種の時限立法的な制度によって、沖縄新自由貿易地域の確立の考慮すべきところである。

では、具体的に那覇港における貨物取扱い量はどのように推移しているのだろうか。

表 1 - 2 - 1 那覇港年次別貨物推移

(単位：トン)

	外国貿易		内国貿易	
	輸出	輸入	移出	移入
1991年	152,484	1,067,789	2,039,088	5,767,827
1992年	199,280	941,361	1,843,142	5,593,921
1993年	163,876	1,006,461	1,438,053	5,853,376
1994年	154,309	945,520	1,447,188	5,957,214
1995年	153,364	952,104	1,912,601	5,986,339

(出所) 那覇市港湾部

以上の表からも分かるように那覇港の貿易取引量もその例外ではなく、輸移入が輸移出を大幅に上回り、輸出入については1：6、移出入は1：3の割合となっている。

輸移入に依存した貿易構造になっているということは、逆にそれらの貨物を沖縄で消費する市場が控えているということの意味している。したがって、沖縄を素通りして本土のメイン・ポートから外国貨物を移入している貿易システム、つまり、外国－本土－沖縄の貿易貨物を外国－沖縄の輸入貨物に切り換え、ミニマム・ロットを沖縄サイドでまとめ、沖縄で本土の各市場ごとに仕分けし、再移出する可能性が考えられる。その際、本土から移入される貨物すべてが、本来は外国貨物とは限らないため、本土産品の移入貨物は従来通り、本土からの移入となる。しかし、本土への外国－本土間の輸入貨物に関しては、沖

縄側がある程度取り扱うようにしなければならない。そうすると、現在行われているような片荷による船運賃の過重な負担は回避することができる。結果的に沖縄に搬入される輸入貨物のコストも抑えることが可能となり、その結果低コスト社会の形成により、産業・企業群の創出が可能と考えられる。

国際都市形成構想における沖縄経済特別区や沖縄自由貿易地域の拡充・強化、2010年の貿易障壁の撤廃による貿易自由化など、グローバル的見地から時代の潮流に沿った施策を講ずる必要がある。

では、具体的に本県に入ってくる貨物にはどのようなものがあるのだろうか。

表 1 - 2 - 2 主要輸出入品目 (1996年)

(単位：百万円)

	主要輸出品目	金額
1	石油・同製品	72,053
2	一般機械	1,984
3	魚介類・同調製品	1,889
4	再輸出品	1,609
5	化学製品	1,122
6	輸送用機器	747
7	電気機器	671
8	非金属鉱物製品	246
9	硫黄	151
10	衣類・同付属品	150

	主要輸入品目	金額
1	原油・粗油	119,881
2	肉類・同調製品	9,266
3	石炭	5,694
4	輸送用機器	5,414
5	飲料・たばこ	4,065
6	穀物・同調製品	4,024
7	木製品・コルク製品	3,517
8	木材	3,468
9	衣類・同付属品	3,142
10	果実・野菜	2,872

(出所) 沖縄地区税関

96年の主要輸出額は、石油・同製品の 720億円(88.5%) が最も多く、次いで一般機械20億円(2.4%)、魚介類・同調製品19億円(2.3%)、再輸出品16億円(1.9%)、化学製品11億円(1.3%)の順となっている。

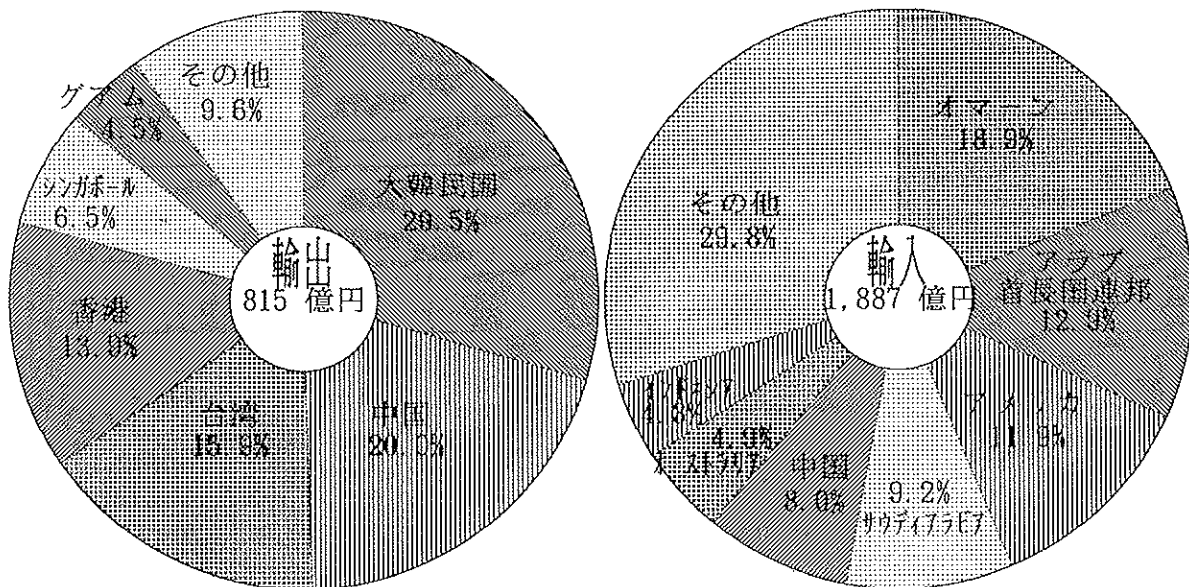
主要輸入額については、原油・粗油の 1,199億円(63.5%) が圧倒的に多く、肉類・同調製品93億円(12.1%)、石炭57億円(3.0%)、輸送用機器54億円(2.9%)、飲料・たばこ41億円(2.2%)となっている。

輸出入品目に占める石油関連製品の割合が圧倒的に多いが、これらの産業は装置産業であるため、所得や雇用を図る上からは産業連関の高い産業を創出する必要がある。

沖縄県は、世界の成長センターとして知られているアジアに近いということが頻繁に指摘されているが、実際どのような地域・国と貿易取引があるかを検討する必要がある。

以下のグラフは、輸出入貿易相手国を示したものである。

図1-2-2 96年度主要輸出入国



(資料) 沖縄地区税関

本県における貿易相手国の特徴は、輸出に関しては、東アジアが圧倒的に多く、上位5地域がすべてアジア地域で占められている。また、輸入については、サウジアラビアから米国まで地域的に幅広く、これらの地域は本県が石油・粗油の輸入国であることから石油産出国が上位を占めている。

とりわけ、本県の産業振興策に関しては、沖縄という地の利をいかに生かし、技術やデザイン、ブランドなど本県でしか付加できない要素（Core）をオンさせることにある。さらに、沖縄自由貿易地域を柱として、沖縄に引っ張ってきた企業の回りにどれだけ地元企業群が張りつくことができるようなシステムを構築するかも大きな課題である。

では、沖縄自由貿易地域は本県の貿易取引にどの程度貢献しているのだろうか。

以下の表は、沖縄自由貿易地域への搬出入額を示したものである。

表1-2-3 沖縄自由貿易地域への搬出入額

(単位：百万円)

	1992年	1993年	1994年	1995年	1996年
搬入額	3,007	2,507	1,661	1,708	1,127
搬入先					
県内	472(16%)	529(21%)	847(51%)	712(42%)	349(31%)
県外	133(4%)	325(13%)	85(5%)	323(19%)	373(33%)
国外	2,367(79%)	1,652(66%)	729(44%)	673(39%)	404(36%)
搬出額	2,840	3,063	1,825	1,981	1,610
搬出先					
県内	2,182(77%)	2,290(75%)	1,130(62%)	1,138(57%)	870(54%)
県外	618(22%)	771(25%)	639(35%)	793(40%)	736(46%)
国外	40(1%)	2(0%)	56(3%)	49(2%)	5(0%)

(出所) 沖縄自由貿易管理事務所

本県の産業振興策の課題について、グローバル的な見地から沖縄県を取り巻くアジア近隣諸国（リージョン）の中で沖縄自由貿易地域を起爆剤として、これらの輸入超過をどの

ように輸移出につなげなければならないかは明記したところである。

その際、2010年には日本全国の市場が例外なく自由化されることや、先進国においては発展途上国のような輸出振興政策によって、貿易振興は禁止されていることから、とりわけ本県がアジア地域の貿易窓口として、本土市場をターゲットに絞った移出振興策をどのような手法をもって展開するかは沖縄の未来が託されることになる。

本来、自由貿易地域は諸外国から安い原材料・部品・半製品を域内へ持ち込み、欠陥品や不良品の関税を回避し、域内において加工・組立・製造した後に域外へ搬出することによって、域内企業の収益増加を図るものである。

しかしながら、沖縄自由貿易地域の場合、搬入金額が年々減少していることから、外国からの原材料・部品・半製品の調達率は減少している。

次の表は貿易額に占める沖縄自由貿易地域への搬入額を表したものである。

表1-2-4 貿易総額に占める国外からの沖縄FTZへの搬入額の割合

(単位：億円)

1992年	自貿地域搬入額	24	= 1.2%
	貿易取引額	2,018	
1993年	自貿地域搬入額	17	= 1.0%
	貿易取引額	1,700	
1994年	自貿地域搬入額	7	= 0.4%
	貿易取引額	1,620	
1995年	自貿地域搬入額	7	= 0.4%
	貿易取引額	1,709	
1996年	自貿地域搬入額	4	= 0.2%
	貿易取引額	1,888	

(資料) 沖縄地区税関・沖縄自由貿易地域管理事務所より作成

表1-2-5 貿易総額に占める平良出張所の輸入額の割合

(単位：億円)

1992年	平良出張所	76	= 3.8%
	貿易取引額	2,018	
1993年	平良出張所	67	= 4.0%
	貿易取引額	1,700	
1994年	平良出張所	67	= 4.1%
	貿易取引額	1,620	
1995年	平良出張所	79	= 4.6%
	貿易取引額	1,709	
1996年	平良出張所	96	= 5.1%
	貿易取引額	1,888	

(資料) 沖縄地区税関1993年～96年度外国貿易年表より作成

以上のように、本来ならば産業・貿易振興及び雇用創出の起爆剤として、フル活用されなければならない自由貿易地域だが、その機能を果たしているとは言いがたく、事実上機能していないといっても過言ではない。

ここ数年沖縄県全域の貿易額に占める自由貿易地域の搬入額の割合は1%も占めていない。このことは、他の開港である平良港と比較しても明らかである。結果的に沖縄自由貿易地域が不自由であることを示す他のなにものでもない。

以上から沖縄自由貿易地域はその設置目的を果たしているとは言いがたく、一般に「沖縄不自由貿易地域」と呼ばれているのが現実である。

では、なぜ沖縄自由貿易地域が、その設置目的を果たすことが出来ず沖縄経済の牽引役にならないかを第2章においてハード的側面及びソフト的側面から論究してみる。

第2章 沖縄自由貿易地域

第一節 沖縄自由貿易地域の概要

第二節 沖縄自由貿易地域の問題点

第三節 沖縄自由貿易地域における不振要因の分析

第一節 沖縄自由貿易地域の概要

1 沖縄自由貿易地域の概要

(1) 指定地域

① 根拠法令

- a 沖縄振興開発特別措置法（第4章23条～28条）
- b 沖縄振興開発特別措置法施行令（第12条の2～12条の7）
- c 自由貿易地域内における事業の認定申請に関する総理府令

② 設置目的 「沖縄における企業立地の促進と貿易の振興に資する」

③ 各種計画での位置づけ

a 第2次沖縄振興開発計画

- ・沖縄の地理的特性を活用した自由貿易地域の設置を図り、企業の立地と貿易の振興に努める。

b 第3次沖縄振興開発計画

- ・沖縄の地理的優位性を生かした貿易の振興と企業の立地を促進するため、自由貿易地域における優遇措置の重点的活用を図るとともに、自由貿易地域那覇地区の充実、中城港湾新港地区等への新たな設置を推進する等、我が国の南における国際的な物流中継加工拠点の形成を図る。

c 第4次全国総合開発計画

- ・企業の立地と貿易の振興を図るため、那覇港での自由貿易地域の設置を推進するとともに、その成果を踏まえた新たな設置、中城港湾での備蓄、加工等も含めた国際物流中継機能の強化について検討する。

④ 指定内容

- a 指定年月日 昭和62年12月9日

- b 名 称 自由貿易地域那覇地区
c 位 置 沖縄県那覇市鏡水崎原地先
d 面 積 26,691 m² (約 2.7ha)

(2) 施設概要

- ① 施設面積 10,974 m² ② 設置者 沖縄県

③ 施設内容

- a 1号棟 5,609 m² d 野積場 1,300 m²
b 2号棟 4,597 m² e 駐車場 約50台
c その他 768 m²

④ 施設設備

- a 事業費 約20億3千万円 (国庫13億5千万円、県債3億5千7百万円)
b 共用開始 昭和63年7月1日 (入居企業27社)

(3) 管理運営

- ① 管理理者 沖縄県自由貿易地域管理事務所
② 管理規程 沖縄自由貿易地域の設置及び管理に関する条例
③ 会 計 沖縄自由貿易地域特別会計
④ 使用料

- a 倉庫・工場用施設 1,287円/m²・月
b 事務・一般展示用施設 1,802円/m²・月
c 常設展示施設 2,708円/m²・月
d 食堂用施設 1,761円/m²・月
e 野 積 場 206円/m²・月
f 駐 車 場 4,120円/台・月

(4) 利用上のメリット

① 保税制度の活用

- a 国外に再輸出される外国貨物には、関税や内国消費税は課さない。
- b 外国貨物を蔵置している間は、関税や内国消費税は課さない。
- c 地域内において品質検査を行い、不良品等の減却処分が可能である。

② 通関の迅速性（税関手続きの簡素化）

輸入通関等の手続きは、自由貿易地域内の事務所で行うことができる。

③ 税制・金融上の優遇措置（別表）

(5) 機能

- ① 中継・備蓄－中継貿易の拠点、貨物の需給調整のための保管・配送基地としての機能。

（例）地域内において外国貨物を保管し、国内又は海外へ配送するための拠点として活用する。その際、国内外の各仕向地別に改装・仕分け・簡単な加工等を行い、所定の手続きを経て各仕向地へ配送する。

- ② 加工・製造－外国等から原材料又は半製品等を搬入して加工・製造等を行い製品を輸出又は輸入する機能。

（例）外国から半製品等の形で自由貿易地域へ搬入し、保税の状態で最終仕上げ・加工・組立等を行う場として活用し、製品等を第3国へ積み戻し（輸出）あるいは国内へ引き取る。

- ③ 常設展示・取引－外国製品の常設見本展示、販売（商取引）の機能。

（例）地域において外国商品の見本展示を行い、販売の場として活用する。

- ④ 品質調整－外国製品を消費者ニーズや国内関係法規に規定する検査・規格等に合致する内容に調整する機能。

別表 - 1

a 税制上の優遇措置

税の名称	優遇措置	措 置 内 容	根 拠 法 令
法人税・ 所得税 (国税)	「特別償却費」としての経費算入	自由貿易地域内において、工業、道路貨物運送費、倉庫業、梱包業及び卸売り業（以下「工業等」という。）の用に供する設備で、1,900万円を超える設備を取得、製作、建設（新增設等）した場合において、普通償却に併せて、特別償却を行うことができる。（償却限度額：機会及び装置50/100、工業用建物等25/100）	沖振法27・14条 租税特別措置法 12条1項・45条 1項
	「自由貿易地域投資損失準備金」としての損金算入	内国法人が、自由貿易地域内の認定法人（自由貿易地域内に本店又は主たる事業所を有し、当該自由貿易地域内において、もっぱら工業等を営むもの。）に対し、出資等を行った場合において、当該内国法人の損金処理を認めることにより、課税免除の効果を与える。このことにより認定法人への出資を容易にし、認定法人の自己資本調達が高められる。（取得株式の価格の15/100を損金算入）	沖振法第26条 租税特別措置法 55条の3
事業税 (県税)	課税標準額の控除	自由貿易地域内において、工業等の用に供する設備（特別償却適用設備）を新設しまたは増設した場合、5年間、事業税の課税標準額を控除する。	沖振法27・15条 地方税法6条 県条例
不動産取得税 (県税)	課税免除	自由貿易地域内において、工業等の用に供する設備（特別償却適用設備）である建物及びその土地の取得に対する不動産取得税の課税を免除する。	沖振法27・15条 地方税法6条 県条例
固定資産税 (市町村税)	課税免除	自由貿易地域内において、工業等の用に供する設備（特別償却適用設備）である機械建物及びその土地に対する固定資産税の課税を5年間免除する。	沖振法27・15条 地方税法6条 那覇市条例
特別土地保有税 (市町村税)	課税免除	自由貿易地域内において、工業等の用に供するための土地を取得し、かつ当該土地の上に設備を新設した場合、特別土地保有税の課税を免除する。	地方税法586条 2項1号の10
事業所税 (那覇市)	課税免除及び課税標準床面積の減税	自由貿易地域内において、第三セクターが貿易振興に資するための施設で、5億円以上の建物及び付属設備を新增設した場合、新增設に係る事業所税を免除するとともに、資産割の課税標準となるべき事業所床面積の算定については、当該事業所が新設されてから5年間、2分の1とする。	地方税法附則32 条の3

別表－2

b 金融上の優遇措置

(a) 沖縄振興開発金融公庫の有り制度

資金の種類：自由貿易地域等特定地域振興資金

	産業開発資金	中小企業資金	生業資金
対象企業	1. 自由貿易地域内で、沖縄開発庁長官から沖縄振興開発特別措置法第24条第1項に基づく認定を受けて事業を行う方 2. 工業等開発地区で、製造業または物流業を営む事業者 3. 自由貿易地域と概ね10Km以内に位置する工業等開発地区立地企業のうち原材料もしくは製・商品等の過半を自由貿易地域立地港湾（那覇港・中城港）または空港（那覇空港）を通じて輸移・出入を行っている事業者		
資金の用途	自由貿易地域内や工業等開発地区で事業を行うために必要な設備資金	自由貿易地域内や工業等開発地区で事業を行うために必要な設備資金と運転資金	
融資額の限度	所要資金の7割以内	設備資金 5億2,000万円 運転資金 1億9,000万円	設備資金 4,500万円 運転資金 3,500万円
貸付金利（H9年4月1日現在）	対象企業の1に該当する事業者 対象企業の2に該当する事業者 対象企業の3に該当する事業者	財投利率（2.8%、固定金利） 基準利率（2.8%、固定金利） 特別利率（2.8%、固定金利）	
融資期間	25年以内（うち据置期間3年以内）	設備資金 15年以内（据置期間2年以内） 運転資金 原則5年以内（据置期間1年以内）	

(b) 県単独の融資制度

資金の種類：物産貿易振興基金

対象企業	<ul style="list-style-type: none"> 県内外の原材料を用いて加工製造した物産を県内に出荷又は県外に移輸出する物産製造業者 国外、県外の市場と取引する流通業者
資金の用途	設備資金と運転資金
融資額の限度	設備資金 7,500万円以内、 運転資金 7,500万円以内
貸付金利	2.75%（固定金利） ※平成9年1月1日現在
融資期間	設備資金10年以内（うち据置期間1年以内）、運転資金7年以内（うち据置期間6ヵ月以内）

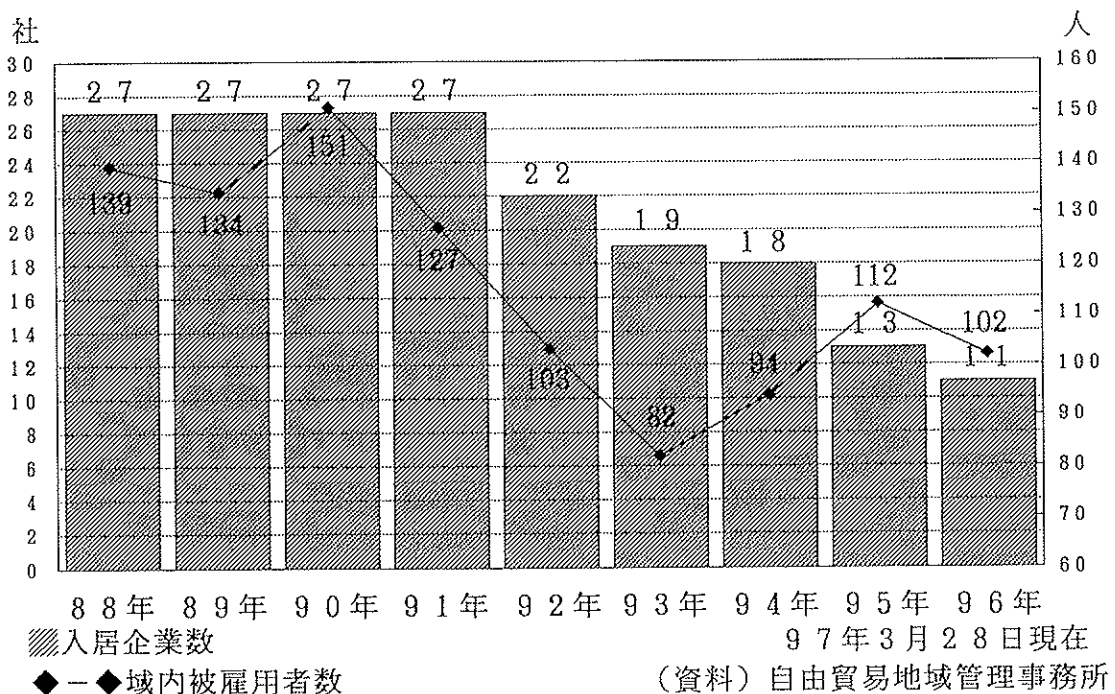
（出所）沖縄自由貿易地域管理事務所

2 沖縄自由貿易地域入居企業の推移

沖縄自由貿易地域那覇地区は、1987年12月に沖縄開発庁長官によって指定され、翌年88年7月に27社を擁して供給を開始した。

以下のグラフは、オープン時から現在に至る自由貿易地域内の入居企業の推移を表したものである。

図2-1-1 沖縄自由貿易地域の入居企業数及び非雇用者数の推移



グラフからも分かるように沖縄自由貿易地域は、その目的達成のための一役を担っているとは言いがたく、むしろ赤字を抱え込んで企業が撤退したことを考えれば、県経済にとってマイナス的要素を多く含んだ施設であったことが窺える。

では、なぜこのような結果になってしまったのであろうか。次節においては沖縄自由貿易地域の問題点を分析し、課題を明らかにする。

第二節 沖縄自由貿易地域の問題点

1 沖縄自由貿易地域の問題点

(1) 「輸入定義」の曖昧性

一般に自由貿易地域とは、ある国の一定地域を当該国の関税領域外に置いて、外国からの搬入貨物に対しては国内の諸税を免税し、かつ輸入に際し又はそれに関連して徴収される全ての租税、手数料、課徴金などの輸入税、ガソリン税、酒税、たばこ税、石油税などが免除される地域である。また、域内においては税関の監督下に置くことなく、当該国の関税線を超えない範囲で貨物を域内外に自由に搬出入できる地域のことをいう。

沖縄自由貿易地域の不振要因の一つに「外国為替及び外国貿易管理法」（以下、外為法という）と「関税法」との輸入定義の曖昧性がある。

沖縄自由貿易地域は「復帰対策要綱第2次分」において閣議決定（昭和46年3月23日）され、「沖縄振興開発特別措置法（以下、沖振法という）」（昭和46年12月31日の閣議決定）により法制化された。沖振法に規定されている沖縄自由貿易地域は、関税法上の保税地域を利用したものであるが、外為法や薬事法などの国内関係法規など他法令の適用を受けているため、自由貿易地域を成立させる一貫した法的整備がなされておらず、一般に認知されている「自由貿易地域」とはその性格を異にする。

外為法は、民間貿易の全面的再開と同時に1949年（昭和24年）12月に制定され、翌1950（昭和25年）の1月1日から施行されたものであるが、この法律における輸入の時期と関税法における輸入の時期が一致していない。

外為法は、その条文において輸入時期を明確に規定していないが、「輸入貿易管理令」第4条1項において「貨物を輸入しようとする者は、・・・・・・輸入の承認を受けなければならない」とし、輸入を「外国から到着した貨物が本邦の海岸線を突破」する時としており、仮に外国貨物を「指定保税地域等に仮陸揚げされるものであっても、保税工場又は

保税倉庫に移し入れ又は庫入れされた後に再輸出されるものであっても輸入管理の対象となる」旨を規定している。すなわち、解釈としては、「陸揚げ」（＝海岸線の突破）をもって輸入と位置づけている。

一方、関税法においては、指定保税地域制度の適用を受け、外国貨物を指定保税地域内等へ陸揚げし、通関前の蔵置状態であれば関税賦課が留保され、輸入と見なしていない。よって、輸入の許可を受けて完全な内国貨物になる時点（通関時）を輸入としている。

ゆえに、外為法と関税法の2つの法律において輸入の定義が曖昧なため、結果として輸入線が一致しないという異常な事態が起こっている。したがって、仮に自由港及び自由貿易地域を設置して外国貨物を関税法規の枠外扱いにしても、外為法が撤廃されるか、または外為法の適用枠外としない限り、外国貨物の域内施設への搬出入は自由ではなく、自由貿易地域設置の実益の大半は喪失するといっても過言ではない。

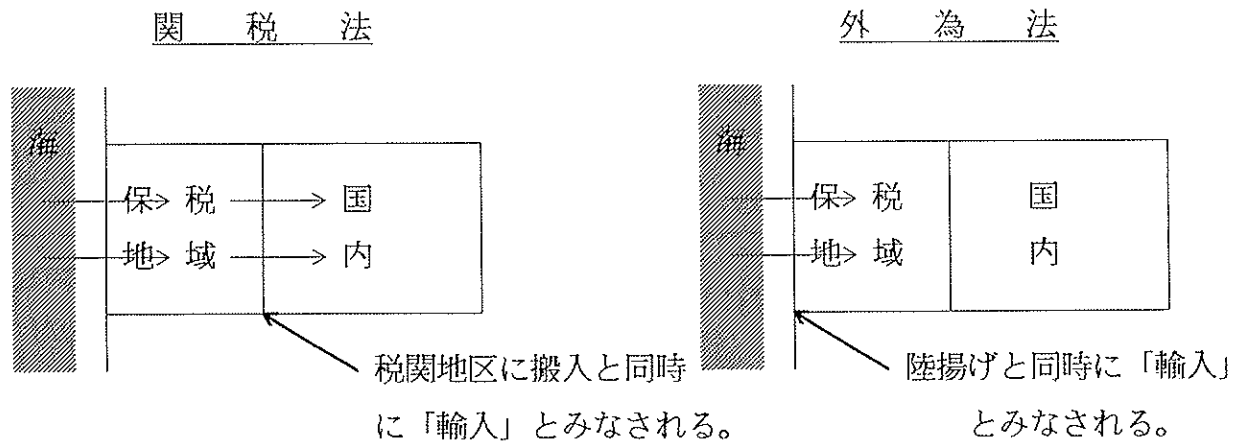
沖縄自由貿易地域は、沖振法第23条の根拠法令の下、「沖縄における企業の立地を促進するとともに貿易の振興に資するために必要な地域を自由貿易地域として指定することができる」との目的で設置された。いわゆる、「企業立地の促進と貿易振興」というのが第一義的な設置目的である。したがって、『法律の目的達成』という見地から「企業立地と貿易振興」においては当然『自由貿易』が保証されなければならないが、国内関係法規の矛盾を受けない自由貿易を可能にせしめるためのきちんとした法的整備が必要である。

関税法においては、指定保税地域などに蔵置している間は関税賦課を留保し、通関と同時に内国貨物となる仕組みの「引取説」を採用している。一方、外為法は、海岸線を突破した時点で輸入とみなされる「陸揚げ説」を採用し、この2つの法令において「輸入」の定義に大きなギャップがあることは指摘したところである。

では、具体的に関税法と外為法の輸入線はどこで引かれ、双法間における輸入線の不一致がどのような不都合をひき起こしているのだろうか。

次の図は関税法上の輸入点と外為法上の輸入点の相違を示したものである。

図2-2-1 関税法と外為法の輸入線



「引取説」と「陸揚げ説」について、沖縄通関社の平良哲雄氏は、「これまでは、貿易管理令で陸揚げ説を輸入とみなしていたため、IQの割り当てを持っていなければ、輸入できなかった。しかし、（自由貿易地域内において）ストックヤードを設け、どのIQ品目でも輸入できるようにし、FTZから出る時に枠のチェックをするシステムにすると、これまでの取引時に1-2ヵ月の期間が必要であったのが、すぐ取引できる⁽⁵⁾」と課題を指摘し、「引取説」を支持を説いている。また同氏は、「中国から台湾に中継する貨物が大量に日本に入ってくる場合を例に挙げましょう。中国から沖縄へいったん陸揚げし、台湾の次の船に乗せようとする。しかし、陸揚げ自体が禁止されてしまっている。IQ品目は国内産業を保護するためのものですが、国内産業となんら関係のない、単に中継を目的とする貨物の陸揚げも禁止している⁽⁶⁾」として、法制度の不備を指摘している。

平良氏が指摘するように、輸入線の不一致によって、特にIQ品目の取り扱いが制限され、県内製造業や加工業、流通業など沖縄経済発展の牽引車となりうる企業活動が制限されている。

また、IQ品目に指定されているコンブは、国内消費量の約2/3を外国から輸入している。わが国で最も消費量の多い沖縄にそのコンブの輸入枠がない。本来、IQ品目などは国内産業を保護するためのものだが、沖縄県で生産されていないコンブ、つまり県内の生産者とのバッティングがありえないコンブを他県から移入せざるを得ないという矛盾が

起こっている。明らかに法整備がなされていない証拠である。

したがって、沖縄自由貿易地域の拡充には、関税法第108条を根拠法令にして、とりわけ外為法の「陸揚げ説」を撤廃し、自由貿易地域から国内に引き取る段階で申請すれば良しとされる「引取説」を採用すべきである。

I Q品目の域内搬入が可能になれば、I Q品目の非I Q品目化による関連産業の創出が考えられる。例えば、沖縄で消費されるコンブやコンニャクイモ、イカ、絹（反物）を直接外国から仕入れて保税工場などで加工・製造することにより、関連する加工・製造業及び流通・サービス業の「芽出し」や「雇用創出」の可能性が出てくる。

さらに、域内における直販ショッピングモールを設置し、免税物資や通関前貨物の販売により沖縄観光の一役を担うなど、全く新しいビジネスの創出も期待できるはずである。

(2) 「原料課税」の一本化による問題点

米国フォーリン・トレード・ゾーンにおいては、関税低下を目的とする加工・製造が認められ、輸入者は原料課税か製品課税のどちらか有利な方を選択できる。

輸入業者が輸入した原材料・部品・半製品を製造処理後に完成品として出荷する場合、完成品と同じ関税率（製品課税）で課税される。その結果、原材料・部品・半製品が完成品の関税率より高ければ、それだけ関税分の利益が得られる。この「逆転関税」の典型的な産業が自動車部品産業や石油精製工場等である。例えば、完成車に対する税率が2.5%であるのに対して部品等の関税率は3～9%と非常な開きがある。

スチール関連製品の場合、ディーゼルエンジンの製造に関しては、最終的にトラクターに取り付けられた場合には関税が0になる⁽⁷⁾。G A Oの調査によると国内自動車製造業者には一台当たり約10ドル程度の関税が回避され、外国自動車製造業者においては部品を輸入にたよる比率が大きいため一台当たり約50ドル程度の関税が回避されると算出している⁽⁸⁾。

1983年の米国の自動車総出荷数量は、約7万台（50億円弱）から1986年には約510万台

(約521 億ドル) と著しい伸びをみせている。サブゾーンを利用して製造された自動車は輸出ではなく、そのほとんどが国内需要に供されている⁽⁹⁾。

この逆転関税は「サブゾーン」に多くみられる。米国F T Zの推移をみると、70年代においては、一般ゾーン、サブゾーン共に1桁台であったものが、80年代には一般ゾーンが著しく伸び始めたが、その後鈍化傾向にあり、代わってサブゾーンが90年代に急増し、一般ゾーンを追い抜いている。搬入額も70年代の1億ドルから90年代には906 億ドルと著しい伸びを示している。

以下の表は米国F T Zの推移を表したものである。

表2-2-1 米国F T Zの推移

	70年	80年	90年	92年(1/20)
F T Z許可数				
一般目的地域	9	59	162	178
サブゾーン	7	9	174	204
搬入額(億ドル)	1	51	906	—

(出所) 米国F T Z (フォーリン・トレード・ゾーン) 制度と運営の実態 日本貿易振興会

このように、原料課税と製品課税のギャップをうまく利用した「逆転関税」はF T Zの最も大きな特色の一つとも位置づけられ、その根底には「原料課税」と「製品課税」の選択関税制度があることは言うまでもない。

では、わが国において選択課税制度はどのようになっているのだろうか。我が国は、関税法上、原料課税と製品課税の選択が可能とされている。しかしながら実際には関税が高い原料課税の選択を余儀なくされている。原材料・部品・半製品などの外国貨物を自由貿易地域内に搬入し、保税工場において製品に組立・加工後、域外(国内)に引き取る場合には、製品に課税される。だが、製品課税を行った場合、米国フォーリン・トレード・ゾーンとは異なり、保税作業による付加価値分も課税対象となり過重な負担となる場合があ

る。したがって、このようなときは原料課税を選択することができることになっている。

しかし、実際には関税基本通達により、製品課税が原料課税を下回っている場合には、原料課税の承認を受けることが保税工場の許可条件となっている。

以上のようにこのような名ばかりの選択課税制度ではなく、輸入業者及び域内の製造加工業者の利益が生じるような米国フォーリン・トレード・ゾーン並の「原料課税」・「製品課税」の選択課税制度の設置が必至である。

(3) 「輸入割当制」による問題点

一般的に自由貿易地域内においては I Q 品目でも加工工程を経て、非割当品目に転換すれば、自由に関税領域内に搬入することができる。ゆえに、自由貿易地域の入居企業及び利用者は、域内では輸入割当ての拘束を受けることはない。したがって、I Q 品目を自由貿易地域内に自由に搬入し、加工処理後に非 I Q 品目に変えて域外へ搬出できる。

アメリカのオークランド F T Z (No56) においては、米国内に輸入すると 20% の関税がかかる靴製品に車輪をつけて非 I Q 品目のローラースケートに加工して、6% の関税で域外に出している⁽¹⁰⁾。

また、ハワイのホノルル F T Z (No9) においては、サブゾーンとして許可を受けている製粉工場においてメリケンハワイ産を使用し、外国から取り寄せたイースト菌及びミルクと調合し、クッキーとして外国へ輸出する。つまり、粉だけはハワイ産、その他の材料は、外国のものをフリーゾーン内において製造すれば関税もかかることはない。ミルク及び砂糖は、I Q 品目だから域外へは出せないが、ゾーン内であればその規制を受けず I Q 品目のまま製品にして外へ出すことができる⁽¹¹⁾。

現在、どの国においても自国産業保護のため関税制度や輸入規制、輸入割当てなどの措置をとっているが、一般に自由貿易地域においては、これらの輸入規制、とくに輸入割当てなどの適用を受けることはない。

2 関連企業へのアンケート調査

1990年4月1日時点で沖縄自由貿易地域へ入居していた企業27社へ追跡アンケート調査を行った。その中には現在（1996年6月現在）同域内に入居していない企業（撤退企業）や、現在の住所と異なっているため追跡不可能の企業もあった。

以下は入居企業数27社（1996年4月1日）、回答企業5社、インタビュー企業2社、無回答企業20社、なお無回答企業の中には追跡不可能企業が5社含まれている。

回答のあったすべての入居企業の目的が「発展を見込んで」としていが、「家賃高」や「制度不十分」、「採算性がない」などこれまで指摘した理由により、自由貿易地域からの撤退や、撤退予定を余儀なくされているとのことであった。

以下は企業側からみたフリーゾーンの評価及び要望である。

- ・今のフリーゾーンは振興開発にうたわれていたので、とりあえずつくった」のが今のフリーゾーンである。
- ・空港と接続し、各国の商品等を取扱い、あるいは文化等を一同に集め、貿易の中継としての役割が果たせたらいい。
- ・一般の保税倉庫との違いやメリットがなかったため撤退。
- ・ユーザー（民間企業）とオファー（国や地方自治体）のニーズがミスマッチ。ユーザー側は主に税制面でのメリットを期待したと思われるがそれを十分調査・分析しないまま、入居したと思われるし、オファー側もユーザーニーズの事前調査は不十分であったと推測される。しかし、現在撤退をせず運営を維持しているユーザーもことを考慮した場合、新しい消費者ニーズに合わせた企業活動の転換ができたのではないか？ 例えば、倉庫保税物流機能又は店舗機能などが考えられる。

3 関係者へのインタビュー

1996年6月28日（金）に自由貿易地域に関する調査を行うべく自由貿易地域内の那覇自由貿易出張所所長外間実茂氏へインタビューを行った。以下はその時の概略である。

(1) 沖縄自由貿易地域に対する外間氏の意見

沖縄には2つの自由貿易地域制、フリーゾーンが設置された。1つは復帰前のフリーゾーンで、現在のロワジールホテル付近に所在し、ガリオア資金等による高等弁務官布令第12号(1958年)に基づく自由貿易地域である。復帰以前の自由貿易地域における作業形態は、主として本土(日本)から部品、原材料を輸入し、これを加工及び組み立てて輸出する加工貿易型のものであった。

製品は、トランジスタ・ラジオ、ペトリカメラ、ラジオ、テープレコーダー、その他カメラ、野球のグローブ、おもちゃ、靴、万年筆などで、米国を中心に移出されていた。いずれの品目も現在のOEM(下請け)的なもので、原材料を外国(日本本土等)から取り寄せて沖縄で加工・製造したのちに主に米国やヨーロッパへ移出・輸出していた。

しかし、1970年代になると、低廉な賃金を武器に香港や台湾等の追い上げにより、加工・製造先をそれらの地域へ奪われ、その結果、自然消滅するに至った。

もう1つは1987(昭和62)年開発庁長官指定による現在の自由貿易地域である。入居企業が27社から11社まで企業が撤退した理由について、入居企業の事業形態と制度的な問題が挙げられる。

まず、入居企業に関しては、どの企業をとってみてもマーケットを県内や本土市場に絞ったもので、外国との取引を前提としていない。つまり、自由貿易地域を生かす最大のメリットは外国から安い原材料・部品・半製品を輸入し、保税地域内において高付加価値化させ完成品を外国へ戻すというものであるが、その完成品を国内へ引き取っては何のメリットも生まれない。いわゆる完成品を国内へ引き取るというこは通関と同時にその完成品に対して税金(原料課税)が課せられてしまう。したがって、自由貿易地域を成功させるための企業側の努力としては、外国と取引ができるモノや商品を製造する必要がある。もしくは、原材料・部品・半製品を沖縄で組立(アッセンブル)・加工し、その完成品を外国へ戻す、いわゆるOEM式の手法が必要になってくる。

次に、制度的な問題については各省庁の理解が必要だ。「関税法」(大蔵省)や「外国

為替及び外国貿易管理法」（通産省）、「沖振法」など自由貿易地域を成立させている法律が混在しているため、自由貿易を可能にせしめるための一元的な法整備が必要である。また、インフラ整備や敷地面積の狭小性も挙げられる。

沖縄の自由貿易地域の失敗にはいろいろな要素が挙げられるが、先程のインフラ整備の点からみても沖縄のフリーゾーンは面積が狭小で設備も貧弱と言わざるを得ない。県のアクションプログラムによると、那覇軍港を指定保税地域にして、隣接する那覇空港を含めて、「空」「海」「陸」が一直線で結べる輸送経路を確保したいのだが、那覇軍港に土地を持っている地主たちの理解が得られず、敷地面積の拡大は厳しい状況である。理想からするとフィリピンのスービック基地のように3つが接続されていれば、かなりの貿易量は期待できるが、末端の業者や地主など理解が得られないようでは、フリーゾーンの設置目的の達成は不可能と言わざるを得ない。

(2) 質問及び回答

① 質問1

沖縄自由貿易地域は関税法上の保税地域とみなされている地域ですが、その保税機能が十分に発揮されていないのではないのか。つまり、域内にあるP小売業社の商品は、すでに関税がかけられている。保税地域とは、その域内においては関税が賦課されない地域なのでは？

② 回答1

先ず、通関とは輸入手続きの一切の一般的な諸手続きをいいます。通関によって外国から持ち込まれた品目や数のチェック、さらに質問があったように関税を課す等の諸手続きをします。ですから、通関＝関税オンリーということではないのです。通関しても貨物の種類によっては関税が課せられないものもあるのです。

次に他の港や空港から自由貿易地域への貨物の搬入については、①その港・空港において通関したものは内貨（内国貨物）として取り扱われるもの、②他の港・空港で

通関手続きをしていないものは自由貿易地域まで保税輸送し、その後輸入手続きをしますが、その搬入貨物を域内において加工・組立などにより、高付加価値化し、諸外国への輸出の場合には、関税は課されることはありません。しかし、その搬入貨物が国内市場（域外）へ出される場合には関税が賦課されます。ですから、自由貿易地域内にあるP社は最初から国内市場をマーケットにしているので、自由貿易地域内（関税法上の指定保税地域内）であっても関税が課せられた状態になっているのです。

③ 質問2

自由貿易地域内の2階へ上がる際の中2階の壁に自由貿易地域のメリットがフローチャートで素人にも分かり掲示されています。そこには確かにきちんと通関手続きを行うことも明記されています。その説明によると中間の卸・小売業者の省略（簡素化）により、より安い製品が消費者へ供給可能とされていますが、P社も同じことなのですか？

④ 回答2

その通りです。自由貿易地域内にあるP社の商品も国内をマーケットにしているので通関（TAXがオン）された状態ですが、中間の諸業者が省略された分安くなっていると思います。

第三節 沖縄自由貿易地域における不振要因の分析

では、なぜ前節で述べたような沖縄自由貿易地域の問題点が出てくるのだろうか。これまで沖縄自由貿易地域の不振要因として指摘されてきた問題点は、いずれもマクロ的（鳥瞰図）視野からのものであり、それら諸問題が出てくる根源の指摘が欠けていたように思える。

そこで、本節においては、上述した沖縄自由貿易地域の諸問題点についてミクロ的（虫瞰図）視点から問題点を論考する。

現在の沖縄自由貿易地域の不振要因の根源には主に以下の「3つの欠如」が存在すると考えられる。

1 沖縄自由貿易地域における不振要因の分析

(1) 「法的整備」の矛盾

沖縄自由貿易地域には、本当の意味でF T Zを存在させるための法整備がなされていない。

一般的に自由貿易地域とは、

一般に自由貿易地域とは、ある国の一定地域を当該国の関税領域外に置いて、外国からの搬入貨物に対しては国内の諸税を免税し、かつ輸入に際し又はそれに関連して徴収される全ての租税、手数料、課徴金などの輸入税、ガソリン税、酒税、たばこ税、石油税などが免除される地域である。また、域内においては税関の監督下に置くことなく、当該国の関税線を超えない範囲で貨物を域内外に自由に搬出入できる地域のことをいう。

沖縄県の自由貿易地域は、主に関税法や外為法（輸入貿易管理令）、薬事法など30もの国内関係法規の適用を受けるため、保税地域を最大限に生かした貿易取引ができないことは周知のところである。

ちなみに外為法は、「外国為替、外国貿易その他の対外取引が自由に行われることを基本とし、対外取引に対し必要最小限の管理又は調整を行うことにより、対外取引の正常な発展を期し、もつて国際収支の均衡及び通貨の安定を図るとともに我が国経済の健全な発展に寄与すること」（第一条）であり、「輸出の許可」「輸入の承認」「関税長に対する指揮監督」等を目的としている。

一方、関税法の趣旨は、「関税の確定、納付、徴収及び還付並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続きの適正な処理」（第一条）であり、その取り扱いには大きな違いがある。

ゆえに、輸入業者はI Q品目など重要な政策にかかわる貨物を輸出入する場合には予め通産省で輸出入可否の承認を取り、輸出入段階の具体的な手続きに関しては、税関で諸手続きを済ませるなど、両省庁を往来するなど二重手間になっている。

また、前節でも指摘したように両省庁における法設置目的の相違により「輸入」の定義が異なっているため貿易業務を実に複雑にしている。

沖縄自由貿易地域の不振要因について前節で挙げたような問題点、とりわけI Q品目の撤廃や「関税法」と「外為法」の輸入線の不一致、「原料課税」・「製品課税」の選択制度の導入、保税地域への強制搬入制度の廃止（関税法第30条：1996年4月25日航空機の輸入貨物については一部改正）、留め置き日数の問題（空港＝約2日間、港＝約4日間）、保税輸送のための「横持ち手数料」の問題、C I F 価格からF O B 価格への採用、自由貿易地域の拡充を図るためのその他の規制緩和等にみられるように、沖縄自由貿易地域を生かすための独自の「法的整備」がなされていない。

常に問題が起こってからその問題をどの法を用いて解決するかとか、独自の法を用いられないので関税法の枠内で沖縄自由貿易地域を取り扱っている。したがって、特に外為法の適用を受けなければならない事態を生む結果となった関税法第70条と外国地域とみなす108条などの矛盾を受けるところに一番の問題がある。

関税法第70条において、「他の法令の規定により輸出又は輸入に関して許可、承認その

他の行政機関の処分又はこれに準ずるものを必要とする貨物については、輸出申告又は輸入申告の際、当該許可を受けている旨を税関に証明しなければならない」としている。

つまり、関税法上の保税地域の適用を受けている沖縄自由貿易地域はこの第70条の適用を受けるため、特にI Q品目など他法令の許可を必要とする外国貨物においてはそれらの関連省庁の許可が必要となり、地域内へそれらを自由に搬出入出来ない状態になっている。結果的に、自由貿易地域の最大のメリットである域内への外国貨物の自由な搬出入が不可能となっている。

特にI Q品目に関してはオープン当時からその問題が指摘されているが、あれから何の解決策も打ち出さずに現在に至っている。これらの諸問題はいずれも本県の自由貿易地域とはどのようなものであり、他の保税地域との差別化（金融上・税制上の優遇措置）はどこにあるのか、またそれらの諸問題に対して法的にどの法を適応し、これらの問題をクリアするのかという自由貿易を可能にせしめるための沖縄自由貿易地域独自の「法的整備」がなされていないためである。

沖縄自由貿易地域は、沖縄振興特別措置法の第23条から第28条にその設置が明確にうたわれているが、今の沖縄自由貿易地域にみられるようにさまざまな要因のため、特にハードの問題やソフトの問題のために、実際は「自由貿易」が成されていない。本来、離島法や山村振興法、過疎地域振興特別措置法、沖縄でいえば沖縄振興開発特別措置法などは、財政特例という措置によってその法律の目的を達成させるために設けられた制度であるといっても過言ではない。

沖縄自由貿易地域は、沖縄振興開発特別措置法第23条の下「沖縄における企業立地を促進するとともに貿易の振興に資するために必要な地域を自由貿易地域として指定することができる」を設置目的にしている。つまり、『法律の目的達成』という見地から「企業立地と貿易振興」においては当然自由貿易が保証されなければならない、今の自由貿易地域における法体系で見られるような外為法や薬事法などの他法令同士がバッティングすることのない自由貿易地域独自の法制度の確立が必至である。

(2) 「自由貿易地域」そのものの欠如

沖縄自由貿易地域は貿易をする際の絶対必要条件の「港・空港」や搬出入貨物を処理する最低限のインフラが欠落している。ゆえに、沖縄自由貿易地域の活性化ためには「港・空港」の導入や搬出入貨物をスムーズに処理するハード及びソフトの能力（capacity and ability）の導入が不可欠である。特に「港・空港」などのハードに関してはグローバル的にみてもそれらが無いフリー・トレード・ゾーン（フォーリン・トレード・ゾーン等の貿易促進地域）はありえない。

港湾問題に関して県内企業は、「港湾の問題から、大型船舶の航路ができないため、福州 → 神戸 → 沖縄というルートを使わざるをえなく、当然コスト及び時間のロスが発生することになる。県内に輸送船の入港できる大型の港湾が必要となる⁽¹²⁾」として、水深-15M級の大型船舶が停泊できる「港」が欠落しているため貿易業務の遂行に障害があることを指摘している。

したがって、沖縄自由貿易地域の拡充のためには外航貿易ができる最小限のインフラ整備（物流・流通システムの構築）が必至である。具体的には、沖縄自由貿易地域内に外国貿易船が停泊できる「港」を設置し、その他に敷地面積（規模）を拡大し、そこに物的流通に必要な諸整備を施す。例えば、地域内においてガントリークレーンの導入やコンテナヤード、ストックヤードなど外国貨物の搬出入がスムーズに流れるシステムづくりが強く望まれる。そのためには、輸出入・移出入貨物を用途に合わせて処理できる保税蔵置場、保税工場、保税展示場等の施設の集積を図り、「空」「港」「陸」が接続するための空間づくりが必要である。

また、自由貿易地域内においては、高度の商的機能の集積も必要である。国際貿易における商的介入を担当する能力（ヒト、ノウハウ、信用、経験、資力）をもった各種の機関の相乗効果により、大量貨物の海上輸送や沿岸輸送、港内輸送、陸上輸送、港湾作業などの連携を強化し、貨物を円滑・迅速に処理できる仕組みが求められる。具体的には、貿易商社や銀行、保険、その他の金融機関、海運会社、港湾運送業、港湾関連事業、陸運業等

である。

本県の場合には、物流・流通システム（空路・海路・陸路も含む）の問題として次のようなものが挙げられる。外国貨物を那覇港から自由貿易地域内へ搬入する際は、通過料や地区税関の「保税運送」の許可が必要であり「運送手数料（横待ち手数料）」が支払われているので、それらの軽減策も必要である。また、現行の関税法では無税の輸入貨物も保税地域への搬入を義務づけられている（関税法第30条）が、これを廃止することにより輸入に関する搬入費用と時間を削減することも大きな課題の一つである。

さらに、「台湾側が沖縄を中継したいとの希望もあり、中継貿易に必要な港湾関係施設及び諸機能について、沖縄側の整備が不十分と思われるのでその整備方を関係機関に要請する。沖縄経由の台湾・中国大陸間の定期航路の開設、沖縄と台湾の航空便数が少ないので増便の必要性を認め、その改善策を双方において関係機関に要請する。台湾から日本本土への貨物輸送ルートについては、沖縄経由『シー・アンド・エアー』を組み合わせた方が安くなるケースもあること認め、台湾側の検討・利用方法について関係団体に要請する⁽¹³⁾」として、沖縄自由貿易地域における中継貿易の展望を述べている。

自由貿易地域のハード面に関して、宮城弘岩氏は、「世界的に通用する自由貿易地域が一般に10万坪はあるのに、沖縄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8,150 m²、約2,500 坪そこそこに、入居企業30社、復帰後の自由貿易地域が28,800m²、約8,700 坪、入居企業27社。とても自由貿易地域として作動できるものではない。敷地面積の問題から設備が施設内に装置できず、どんなに操業を工夫してもペイしない規模である。物理的に不可能な面がある。」と課題を指摘している。

また、ジェトロ香港センターは、「このインフラは香港にきわめて大きな利益をもたらすと同時に、中国産品を仕向け先に速く効率的に届ける役割も果たし、広東・福建両省の工場や広東省を輸出基地として利用するその他の地域の工場にも相当の利益をもたらした⁽¹⁴⁾」として、インフラ整備の重要性を指摘している。

さらに、フィリピンのスービック基地においては、「飛行場、港などあらゆるインフラ

が整備され、一カ所にすべて集まっていることだ。600 隻の船が停泊できる。水、電気もあり、通信施設も整っている。隣接したオロンガポ市には基地で働いていた熟練労働者が多くおり、労働力も豊富だ。優遇措置もあり、アジアの主要都市への要衝の中継基地である⁽¹⁵⁾」として、ハード及びソフトの能力 (capacity and ability) の重要性を述べている。

沖縄自由貿易地域は、ハード的に「空」「海」「陸」が直結しておらずその分だけ余計にコスト高になっているところに問題がある。仮に、保税輸送したにしても物流の玄関となる「空」「港」「陸」がフリー・トレード・ゾーン内に設置されていなければ、前述したように通過料や運送手数料（横待ち手数料）を支払わなければならないばかりか、地区税関の「保税運送」の許可申請を得なければならない。さらに、大型船が停泊できるだけの港（水深15M以上）やそれらの大型貨物船のコンテナを処理する能力（ガントリークレーン・コンテナヤード等）もない。処理能力がない場所・施設にわざわざ外国貨物を保税輸送して搬入しても意味がない。コストをいたずらにつり上げているようなものだ。

加えて、沖縄の那覇空港は24時間オープンの国際空港となっているが、同空港に直接乗り入れている国・地域は、台湾、香港、グアムである。また、国際航空貨物を専門に輸送する貨物専用便は1便も就航していないのが現状であり⁽¹⁶⁾、インフラの不備及び沖縄サイドでミニマムロットをまとめることができる商社機能、それに付随する保険、金融、法律、さらに、それらを動かす人、ノウハウ、経験、資力が集積されていない。

「港・空港」などの外国貨物が入ってくる結節点の欠如は、明らかに輸入貨物の最終コストを引き上げている。例えば、海上貨物の場合40フィートコンテナで、米国西海岸－神戸間が21万5,055 円に対して、神戸－那覇間が22万円となっている。よって、沖縄へ入ってくる米国からの輸入貨物のコストは、当然我々一般庶民に負担されることになる。

沖縄の港は貨物取扱量などの問題でメイン・ポートに指定されていないが、それでも外航船と内航船の運賃がこんなに開きがあるのは、明らかに競争の原理が働いていないことは言うまでもない。インフラの問題と同時に根本的な問題解決が問われるところである。

(3) 運営機関の欠如

米国F T Zは同関係法に基づき、グランティー（Grantee;通常、州政府、市、港湾局、その他地方公共団体）がF T Zの地域申請を行い、直接F T Zを運営するか、グランティーとの協約に基づきオペレーター（Operator; 倉庫業者や民間企業、港湾局によって運営されている）。

沖縄F T Zの場合、このアメリカF T Zの運営機関に相当するグランティーとオペレーターが完全に欠落している。沖縄F T Zの運営管理は、沖縄県が直接あっている。そのメリットとして「施設内の問題点、入居企業の経営内容施設運営の課税等の把握がやりやすく、問題解決に向けた対応が明確かつ迅速にできる」としている。しかしながら、1988年のオープン以来、沖縄自由貿易地域の不振が続いたにもかかわらず、「問題解決に向けた対応が明確かつ迅速」にできなかったということは、従前の運営管理手法は自ずと限界があるように思えてならない。よって、倉庫業者等の民間企業や港湾局などの複合的なグランティーやオペレーターの設置が望まれる。

グランティーやオペレーターの重要性については、米国F T Z協会（NAFTZ）の法律顧問マーシャル・ミラー氏によると「F T Zの成否は、グランティーとオペレーターの運営力とインフラ整備にかかっており⁽¹⁷⁾」、「企業にF T Zの利用促進を図るためには当然のことながら、単に制度を作ってしまうば利用してもらえという訳ではなく、企業がどの位メリットを受けるのかを具体的に示すことが重要である。メリットが明確にならない限り、企業はF T Z利用に多額の資金を投入するようなことはしない⁽¹⁸⁾」として、グランティーとオペレーターの重要性を指摘している。

したがって、沖縄自由貿易地域においても域内への入居企業に対してメリットを提供できる組織が急務である。例えば、倉庫業者や製造業者などに、F T Z内における業務とF T Z外（域外）における企業の原材料・部品調達から年間在庫回転数、平均最終製品関税率、不要品・スクラップ品にかかる課税の回避等の比較を明確に目に見えるかたちで、企業へ提示し、企業へF T Zの利用意欲（インセンティブ）を促進しなければならない。

以下は、F T Z利用促進のためのグランティ-及オペレーターによる企業側への情報提示の一例である。

〔例〕 倉庫として利用する場合

仮定条件

最終製品（完成品）の年間輸入価額	\$ 100,000,000
年間の在庫回転数	4回
輸入商品在庫（平均）の価額合計(\$100,000,000/4回)	\$25,000,000
平均（同一商品であれば当該）最終製品関税率	7%
金利（関税に支払うための借入れ資金支出に対する）	6%

以上のような仮定条件から ——

倉庫業（ケース1）

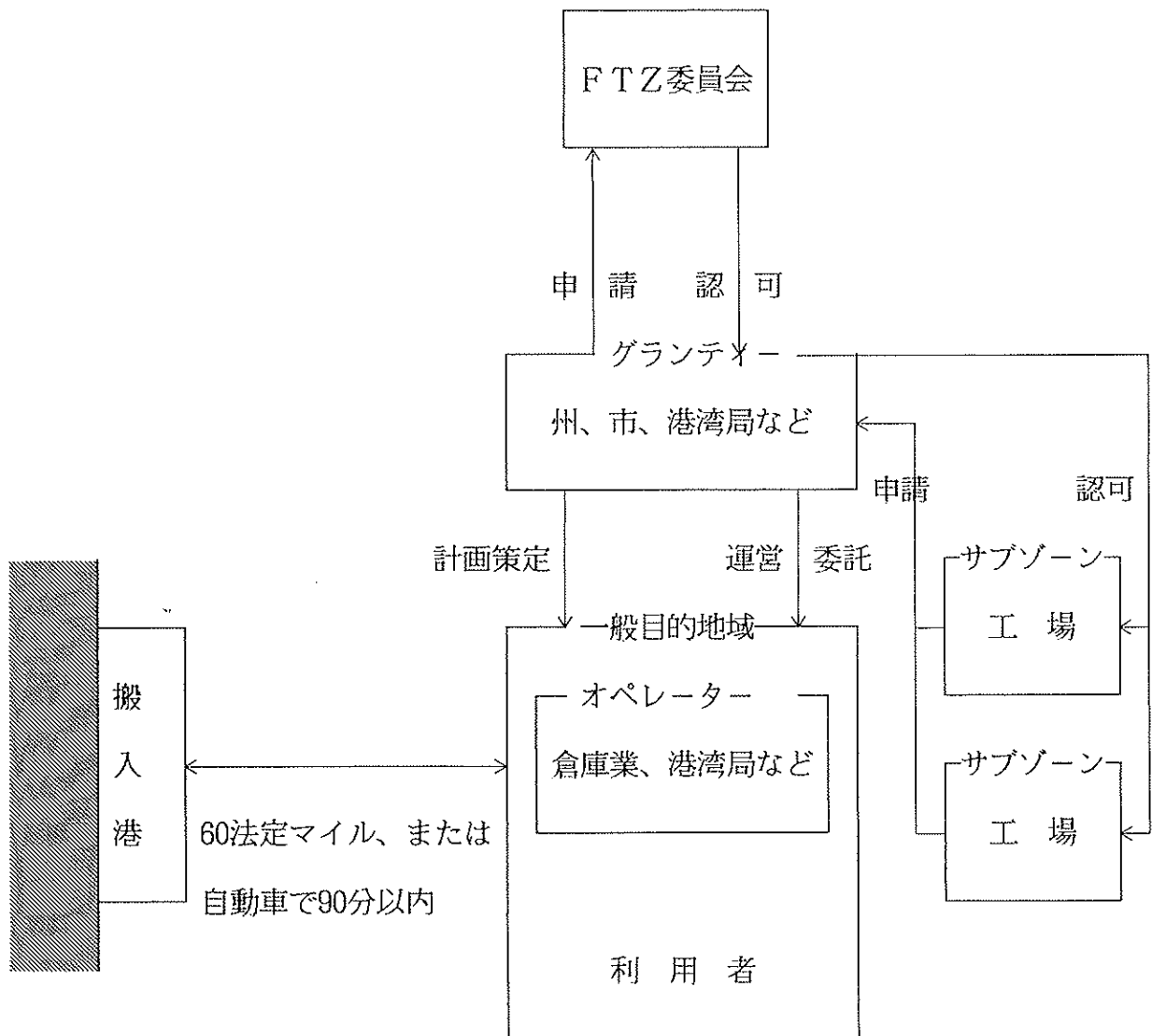
通常、F T Zを単なる倉庫として利用する場合、資金の節約が可能と考えられる。すなわち、キャッシュ・フロー変化による節約（関税支払い延期）と一部、州および地方政府が採用している従価税免税である。試算モデルによると、この2つによる節約の合計額は約16万7,500 ドルとなる。この金額は年間商品搬入額の0.17%に相当する。

①州および地方政府従価税 輸入商品在庫（平均）の価額合計×従価税税率	\$ 25,000,000×25%
F T Z利用による節約額	\$ 62,500
②キャッシュ・フロー変化（関税支払い延期） 輸入商品在庫（平均）の価額合計 ×平均（同一商品であれば当該）最終製品関税率 ×金利（関税を支払うための借り入れ資金）	\$ 25,000,000 6% 7%
F T Z節約による節約額	\$ 105,000
F T Z利用による節約額合計	\$ 167,500

（出所）米国F T Z（フォリン・トレード・ゾーン）制度の運営と実態：JETRO

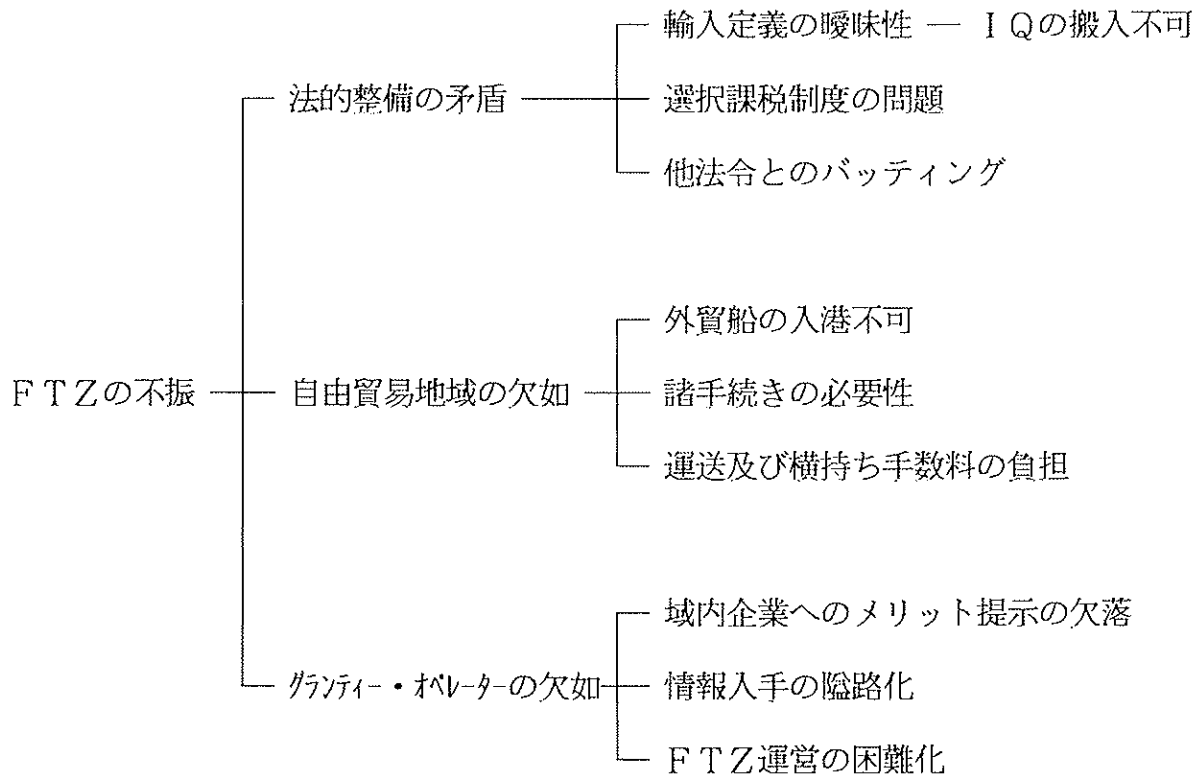
沖縄自由貿易地域の運営管理に関して、沖振法28条に「国は、必要があると認めるときは、自由貿易地域となるべき地域の土地の造成、自由貿易地域内の施設の整備その他自由貿易地域内の土地及び施設に関する事業を行うことを目的とする特別の法人を設けることができる」とし、自由貿易地域の運営管理の設置を法的に裏付けている。よって、今後米国のグランティ―やオペレーターのような役割を果たす運営管理法人の設置が沖縄自由貿易地域の成否に大きな影響を及ぼすと考えられる。

図2-3-1 米国FTZの申請・許可



(出所) 米国FTZ (フォーリン・トレード・ゾーン) 制度と運営の実態 日本貿易振興会

2 沖縄自由貿易地域の課題体系



以上は、沖縄自由貿易地域の課題体系を表したものだが、あくまでも自由貿易を生かすための必要絶対条件であって、十分条件ではない。沖縄自由貿易地域にはやはりフィリピンのスービックや香港、シンガポールなどの地域を考慮に入れ、以上の課題体系の確立を図るとともに、これら近隣諸国との競争に耐えうる全県レベルでの何らかの施策を講ずる必要があることは言うまでもない。

具体的には、沖縄が香港に代わるショッピングをメインとした観光地としての自由貿易地域や地理的可能性から香港の物流機能を一部沖縄へ移し、沖縄から中国及び本土、米国への結節点としての可能性が考えられる。

第3章 沖縄からのアプローチ

第一節 ルートの比較優位性を生かす

第二節 沖縄比較優位私論

第三節 関税法改正による沖縄新FTZ法の確立

第四節 沖縄新自由貿易地域の提案

第一節 ルートの比較優位性を生かす

1 地域特性を生かした貿易

(1) クリアランス船による通過貿易

1996年の貿易総額は2,702 億円となっており、輸入1,887 億円のうち63.5%の1,198 億円は原粗油、輸出 815億円の88.5%にあたる 720億円は石油製品である。

同年の沖縄－台湾間の貿易額は、輸出 130億円、輸入71億円、総額201 億円となっている。それぞれ沖縄県に占める貿易額の輸出で15.9%、輸入で3.8 %を占めている。

沖縄の石垣島を通過する台湾－中国間のクリアランス船による通過貿易は貿易統計には計上されないため、以上の数字に変化をもたらすものではない。

クリアランス船とは、台湾－中国間の貿易船が台湾側の事情により、直接両国間を往来する貿易船を認めていないため、第3国の出国証明書（クリアランス）を取得するため石垣港へ寄港するものである。つまり、台湾政府が自由主義国までしか発給しなかった船荷証券 Bill of Landing（送り状）を沖縄（石垣島）で、中国までのB/Lを再発給してもらい、接岸のせずに改めて中国まで向かう貿易船のことである。

石垣港を通過するクリアランス船は、石垣港には停泊せず、同島から数キロ沖で日本の税関職員がモーターボートで出向し、貨物船上にて3～40分程度で通関手続きをする。

同年沖縄に入港した外国貿易船は2,727 隻、うちクリアランス船は1,131 隻、そのうちの41%にあたる 1,118隻が石垣港に入港するクリアランス船である。つまり、沖縄に入港する外国貿易船の10隻中4隻以上は石垣港を拠点とするクリアランス船である。

なお、石垣に寄港した外国貿易船1,378 隻のうち1,118 隻(81.1%) は、石垣港に寄港するクリアランス船である。したがって、石垣を通過する外国貿易船の10隻に8隻以上はクリアランス船とみて間違いない。

以下の表は沖縄（石垣島）を通過するクリアランス船の数を表したものである。

表3-1-1 クリアランス船入港状況

(単位：隻)

港別	区 分	92年	93年	94年	95年	96年
		那覇港	外貿船 913	外貿船 704	外貿船 607	外貿船 562
	クリアランス船	67	57	48	30	13
石垣	外貿船	1088	1006	1057	1297	1378
	クリアランス船	705	741	859	1099	1118
その他	外貿船	657	765	844	856	802
	クリアランス船	—	—	—	—	—
合計	外貿船	2658	2475	2508	2715	2727
	クリアランス船	772	798	907	1129	1131

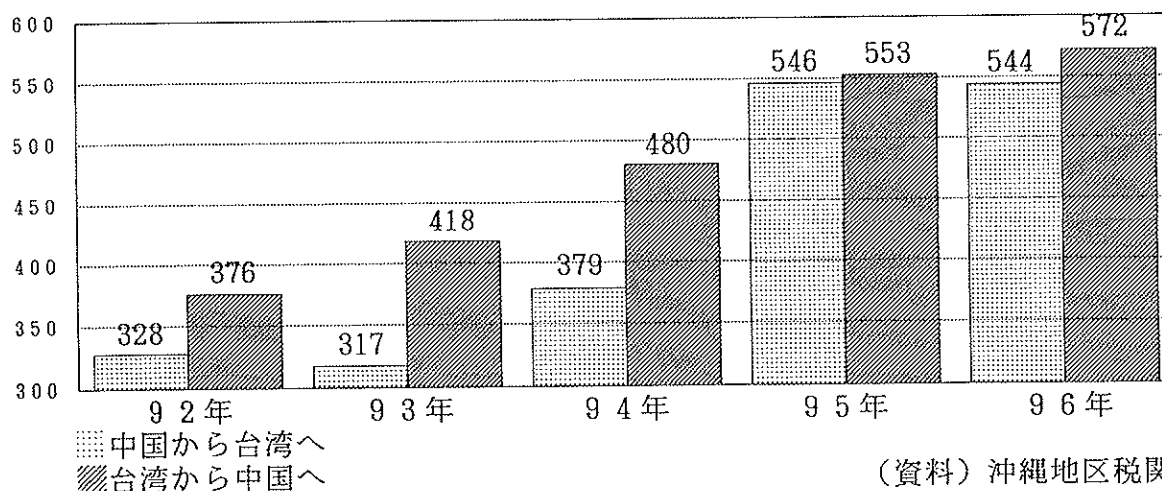
注：特殊船舶及び公用船舶と除いた外貿船のみの入港隻数である。

(出所) 沖縄地区税関

では、石垣港における台湾・中国各々のクリアランス船の入港状況はどうだろうか。

図3-1-1 クリアランス船入港の推移

(単位：隻)



以上からも明らかなように年々沖縄、特に石垣島を通過するクリアランス船の数が増加している。台湾－中国間の貿易の中継地として石垣島がメインになっていることが読みとれる。これは、香港の中国への返還と同時に香港がこれまで担ってきた通過・中継地としての機能が完全に消失されるとはいかなくても、その機能の一部が果たされなくなることを意味している。

さらに、中国からの仕出し別クリアランス船の状況を見てみると ——

表 3-1-2 クリアランス別仕出し港別

	92年	93年	94年	95年	96年
上海(shanghai)	102	149	71	127	111
アモイ(xiamen)	12	19	60	52	45
温州(wenzhou)	3	17	7	6	5
宇波(ningbou)	34	6	4	19	46
福州(fuzhou)	8	7	4	7	18
その他	169	119	233	335	319
合計	328	317	379	546	544

(出所) 沖縄地区税関

以上のようにクリアランス船仕出し港別においては、上海からのクリアランス船が圧倒的に多く、次いで宇波、アモイとなっている。

その他地域を除くと上海、宇波、アモイで全体の90%近いシェアを占めており、今後これらの地域がクリアランス船の拠点となることが予測される。

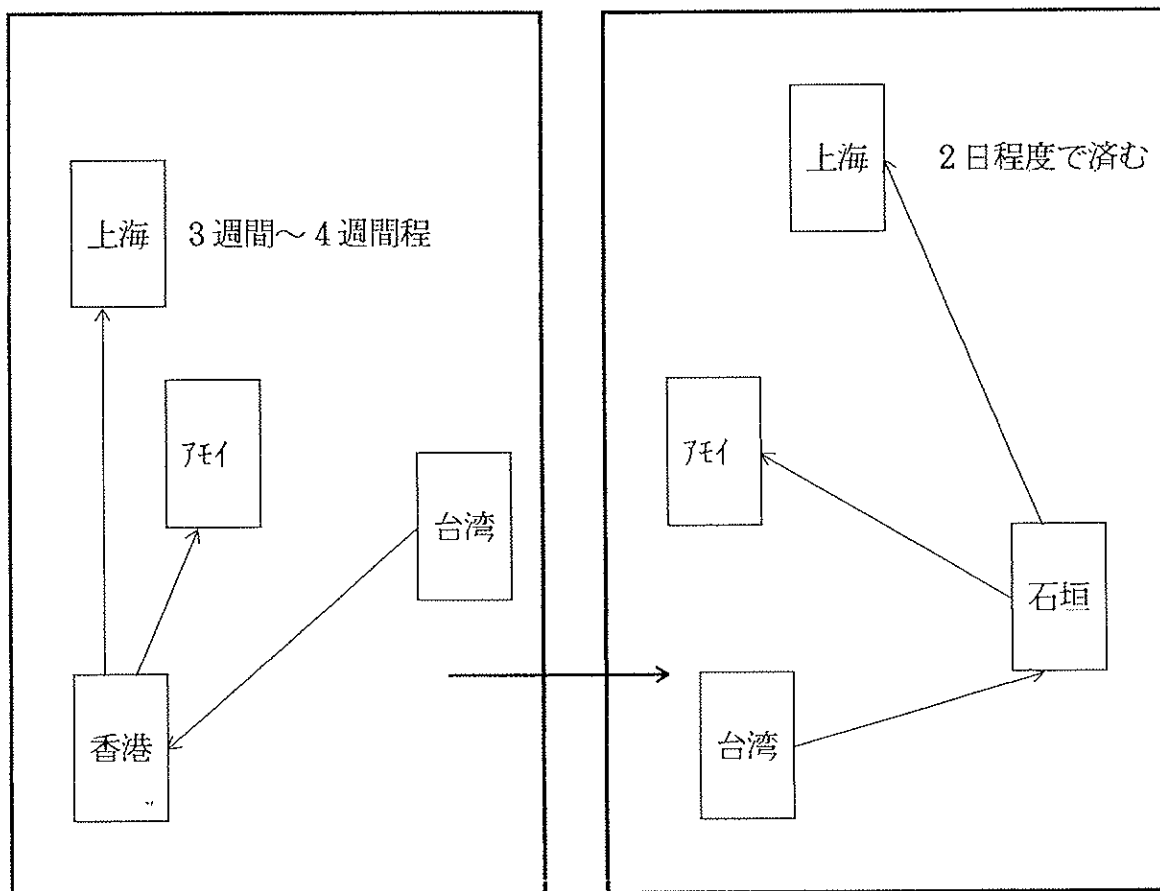
では、どうして石垣島を通過するクリアランス船が増加しているのだろうか。

香港を中継とする台湾－中国間の貿易は、運行日数などにおいてかなりのリスクを背負

うことになる。それが、台湾—石垣—中国というルートでは、運行日数が相当短縮されるのである。

以下の図は台湾—中国間貿易をそれぞれ香港及び石垣島を中継地としての運行日数を表したものである。

図3-1-2 中継地香港及び石垣島による運行日数の比較



(資料) 『年報』沖縄大学地域研究所 1994年No6.

「東アジアの中の沖縄」 宮城弘岩 より作成

台湾 → 香港 → 上海・アモイ間が数週間の運行日数に対して、石垣島を中継する台湾 → 沖縄(石垣島) → 上海・アモイ間が2日程度で済むことになる。

(2) 沖縄を中継地とする輸送ルートの比較優位性

台湾や東・東南アジアからの輸入貨物は海上輸送（Sea）の場合、基本的には神戸港や他のメイン・ポートが輸入港となる。

メイン・ポートとは、日本と米国の海運会社で組織する「日本・米国東航運賃同盟」において、神戸や名古屋、清水、東京、門司、大阪、下関、横浜を日本を代表する港として指定している港のことをいう。

各市場までの輸送を考えると、これらメイン・ポートから近い市場の場合には問題はないが、メイン・ポートから遠い市場においては、輸入貨物のコスト自体は高くない場合においても空輸や陸送（トラック）などの輸送費が付加されるため総合コストが高くなってしまる。

また、これらメイン・ポートにおいては、沖待ちや輸入手続きなどにより2日程度、そして輸入貨物を受け取るのに一週間程度かかる場合がある。また、空輸（Air）の場合でも輸入手続きを終えて、輸入許可がおりるまで2～3日程度かかるかとされている。ひどい場合には、外国貨物の保税地域への強制搬入のためさらに日数を要する場合もある。

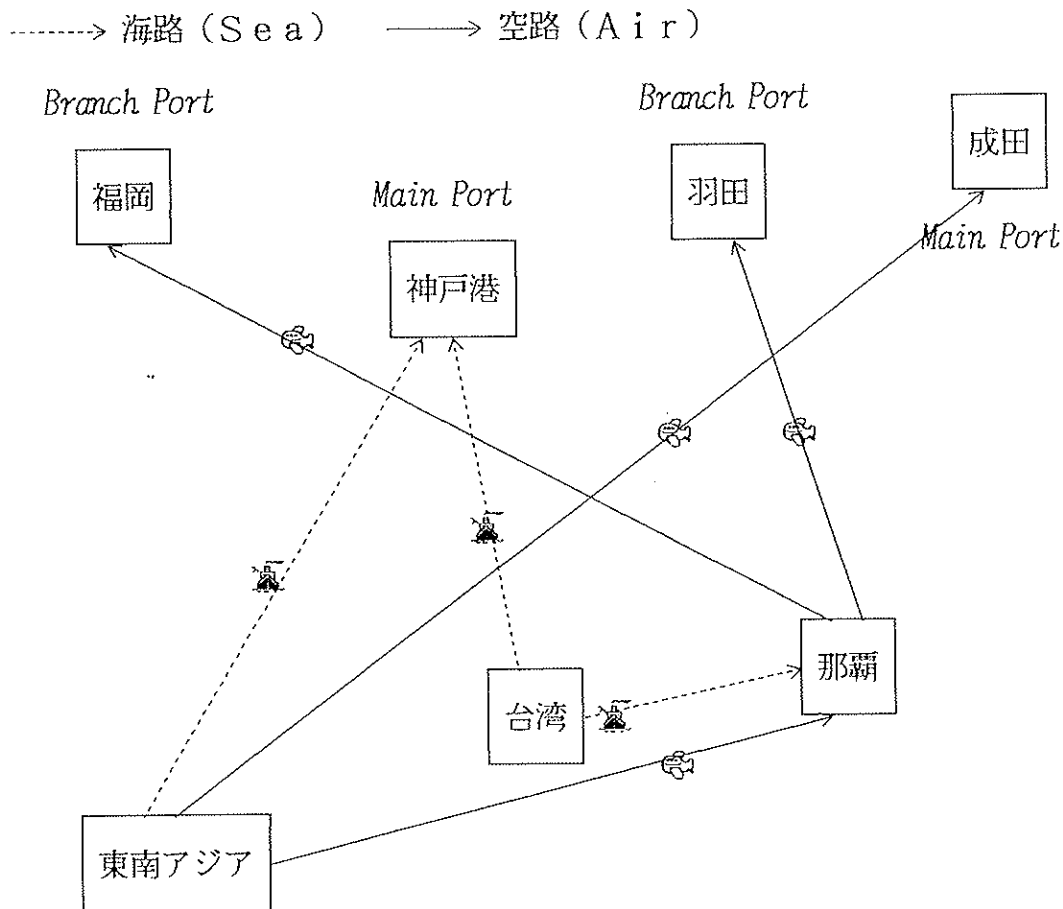
以上のような問題点から沖縄を中継地とするメリットは、沖縄の地域特性を生かした複合輸送形態にある。つまり、沖縄を中継するSea&Airや、貨物によってはSea&Sea、Air&Airなら市場に一番近い空港や港まで輸送することができ、また輸入手続きもスムーズに行うこともできる。さらに、支払い関税も抑え、その日のうちに本土市場まで輸送することができる。

具体的には、①CIF大阪（ないしは福岡）ではなくCIF那覇にした場合、支払い関税を抑えることが可能である。つまり、那覇—大阪（ないしは福岡）間を国内輸送に切り替えることによって課税対象価格に参入される外航運賃が、本土直行便より低額になる。

CIFとは、「Cost Insurance and Freight」＝（運賃と保険料込み条件の価格）の略で、現在関税は輸入される輸入貨物そのもののコスト、輸送費、保険料について課せられている。そのうち輸送費についてはその輸入貨物の輸入港（空港）までの運賃とされてい

る。例えば、「国際的交流・物的拠点形成調査報告書」（沖縄開発庁沖縄総合事務局総務部調査）によると、①台北から商品・製品を輸入する場合、台北－沖縄間（NT\$20/kg）、台北－大阪間・福岡間（NT\$45/kg）が関税対象となり、その差額NT\$25/kg分の関税が安くなる。また、沖縄を中継とするメリットとして②C I F大阪の場合、大阪から各地に発送するには流通経路が長く、さらに陸送（トラック輸送）のためコスト高になり易い。これが那覇だと市場に一番近い港・空港まで海上輸送または航空輸送するため、結果的に最終コストを抑えることが可能である（図3－1－3参照）。さらに、③C I F大阪よりC I F那覇の場合、輸入通関手続きがタイムリーに早く終わり、輸入貨物（特に生鮮食料品）の痛みも少なく鮮度保持が可能である（国内流通の迅速化）。

図3－1－3 沖縄を中継とする複合輸送形態



東京・名古屋・大阪の場合、A i r（航空輸送）だと混雑のため通関手続に2～3日程度かかり、S e aなら沖待ちで2日以上、輸入手続きが済み貨物を受け取るまで一週間程度の日数を要してしまう。

加えて、輸入貨物の最終コスト低廉化のためにも貿易業務のシステム自体を見直す必要がある。その一つに輸入貨物を人工的に高くしているC I F 価格というのがある。輸入品を人工的に高くするC I F 価格からF O B（Free on Boardの略で、輸出サイドの本船渡し条件積み価格のこと。受け荷主側が運賃、保険料を支払い、船積み決定権がある）価格への転換が必要とされる。

輸入時の課税価格の決め方については大きく分けて2つの方法がある。1つは先に述べたC I F 価格で、もう1つはF O B 価格である。

C I F 価格は、輸入価格の決定に際して、輸出国の輸出者仕出し価格に、当該輸入国の輸入港までの運送費と保険料を加えて合計額を算出する方法である。つまり、輸入商品・貨物コスト+運送費+保険料の総計を課税対象とするものである。ゆえに、C I F 価格だと輸入価格が運送費と保険料がプラスされるため、関税と消費税が必然的に高くなることになる。

一方F O B 価格は、価格決定に際して輸出国における輸出者の仕出し価格のみを輸入価格とするのもである。つまり、その課税ベースとなる価格が輸入価格であり、輸入貨物の価格が即税金に賦課される仕組みとなっている。ゆえに、米国やカナダなどのようにF O B 価格へ転換することにより、支払い関税を抑えるようにし、貿易振興を図り中継地としての沖縄の地位を確立しなければならない。

平野拓也氏（『貿易革命』－亡国から救国の貿易へ－）によると、「輸入価格をC I F 価格からF O B 価格に切りかえればその切下げ効果は1,000 億円程度のコストダウンになる⁽¹⁹⁾」と推計している。さらに、同氏は政府による貿易業務（コスト・プール方式）を廃止し、我々一般の消費者や輸入業者、製造・加工業者が利益を受けるような自由貿易による適性な輸入価格の貿易システムを求めている。

(3) [Sea & Air] による運賃比較

図3-1-4 [Sea & Air] による運賃比較

品目A=うなぎ、豚肉(冷凍もの)・250kg

品目B=一般貨物・250kg

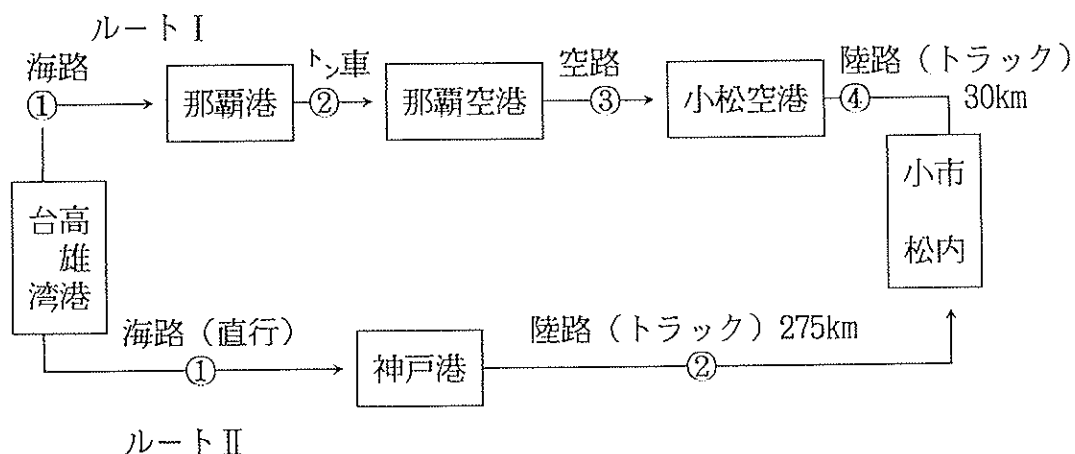


表3-1-3 ルート・品目別による運賃及び日数比較

ルート	品目		①	②	③	④	計
ルートⅠ 沖縄中継	品目A	金額	\$1,200	\$56	\$466	\$138	\$1,860
		日数	1日	0.5日	0.5日		2日
ルートⅡ 本土直航	品目A	金額	\$1,450	\$506			\$1,956
		日数	5日	1日			6日
ルートⅠ	品目B	金額	\$860	\$56	\$755	\$138	\$1,809
ルートⅡ	品目B	金額	\$870	\$506			\$1,376

(注) 日数は輸入貨物の品目に関係なく同じである。

(出所) ～沖縄・台湾産業交流事業等報告書Ⅰ～南西地域産業活性化センターより作成

以上からも明らかなように沖縄を中継とする貿易貨物は冷凍ものや急を要するもの、高付加価値のものに優位性が表れている。

しかしながら、現在ウナギや上海ガニ、赤貝、稚魚類などの生鮮魚介類は、中国から航空機をチャーターして名古屋へ輸入され、そこから北は北海道から南は沖縄まで搬送されている。そこから輸入貨物を各市場へ搬送するのだが、航空機ではあまりにも近いという中途半端な距離にある市場においてはどうしてもトラックでの輸送を強いられる。そのため、時間もコストもかかってしまう。ゆえに、中国からの以上の品目に関しては、割高のものを買わざるを得ない状態である。それが沖縄を中継地とすれば前述のようなメリットが期待でき、問題はいくらか解消されるはずである。

以下の表は、中国から日本への輸出品目を表したものであるが、その内訳を見ると中国の輸出貨物に対する魚介類や野菜などの生鮮食品は、上位を占めているのが分かる。ゆえに、生鮮食品に関しては沖縄を中継地点とすることの優位性は明らかである。

表3-1-4 91年の対日主要再輸出入品目 (単位：1万ドル)

輸出品目名	金額	輸入品目名	金額
石油・石油製品・関連原料	193,232	鉄 鋼	158,814
衣類・同付属品	156,451	特定産業用機械	102,713
織物用繊維糸、繊維製品	76,388	他の電気機械	83,241
魚介類・同調製品	62,421	道路走行車両	79,247
野菜・果物	55,679	通信機器、放送受信機等	58,550
鉄 鋼	41,419	織物用繊維糸、繊維製品	55,762
織物用繊維・同くず	32,660	一般産業用機器、同部品	54,999

(出所) 平成5年度 南西地域の産業活性化に関する調査研究事業

— 華南経済圏調査報告書Ⅱ — 平成6年 財団法人 南西地域産業活性化センター

さまざまな文献調査及びインタビューを行った結果、一般的には、政治的にはともかく97年以降経済的には香港の地位は保たれるだろうとの見方が強い。つまり、香港は従前のようにビジネスセンターとして現状維持されるだろうとの見方をしている人たちがほとんどである。その根拠として①中国にとって香港はカネ、モノ、サービスなどを自国に取り入れるためには極めて重要な存在であり、②香港の人材、ノウハウなどを活用しなければならないので、中国はあまり大きな変革はできないだろうということである。

『香港と中国』－融合する華人経済圏－〔野村総合研究所（香港）有限公司法〕によると「過去激しい政治闘争を繰り返してきた中国でさえも、すでに15年にわたり経済発展を優先課題としてきている。こうした時代に、中国が経済の実現に目を背けるのは果たして正しい世界認識の方法といえるのだろうか。97年に香港が中国に返還されるといっても、『50年間不変』という法的な保証がある以上、政治的な理由だけで香港の将来に対し懐疑的になり、ビジネスを縮小されるということがあるとすれば、それはむしろ大きな『機会損失』となろう⁽²⁰⁾」として、97年以降の香港について、あくまでも現状が維持され、中国発展のエンジン（原動力）として香港を位置付けている見方もある。

しかしながら、中国躍進の牽引車がこれまでは、広東省・福建省を核とした華南経済圏であったものが、1991年頃より上海市・華東（江蘇省・浙江省）の長江デルタ地区もその役割を果たし始めていることから、宮城弘岩氏（沖縄県物産公社専務理事）は、97年以降の香港について「香港が従前の世界の金融センターとしての機能を維持できるか否かは、香港を管理する人によって決まってくる。つまり、上海人によって香港が管理されるのであれば当然中央政府（中国政府）の息のかかった行政を強いられるのでそんなに従前のように大胆にはできないはずだ。しかし、香港人によって行政が任せられるのであれば、従前のような機能を香港は発揮できるにちがいない。同じ法律でも扱う人が違えば当然ちがった結果になるはずだ。今までの経過と香港の情勢を考えた場合、97年の香港の中国への返還は明らかに香港が中国化するとみて間違いない。つまり、香港が今までもっていた機能を果たすことができなくなるはずだ。それを証明するかのごとく今ビジネスは、中国南

部から上海などの北部地域へシフトしてきており、石垣を通過するクリアランス船にしても南部地域からのクリアランス船は比較的少なく、逆に上海などの北部地域の方がかなり多い。このことは従前のビジネス地としての香港が中国化していることを示している」と述べている。結果的には、97年以降になってみないと分からないが、仮に宮城弘岩氏が言われるように香港が中国化することによって、香港がこれまで果たしてきた機能が失われることになれば、沖縄にとってさらなるまたとないチャンスである。いわゆる、中国—香港—台湾間の貿易は中国—沖縄（石垣）—台湾間にとって代わられ沖縄がもっている地理的な優位性は絶対的なものになるはずだ。そうなれば、アジアをとりまく中で沖縄の位置（地理）はますます重要になり、アジア圏内において諸外国との中介地及び中継地としての可能性は今までよりさらに拡大するに違いない。

レイモンド・ヨシテル・オータニ氏は、著書『日本の革命は沖縄から』の中で「中国返還後は、これまでの香港とまったく同じというわけにはいかないとみているのが大方の予想であり、99年目にしてやっと香港を取り戻した中国が香港の存在価値を自由貿易を重点に認めるか、それとも“領土”としてみるかによって、香港の処遇はかなり異なったものになるだろう。——— 中略 ———。

沖縄のフリーポート化に当たって、香港の処遇がどちらに転んでもプラスにこそなれ、マイナスにはならないと考えていい。つまり、香港がその自由貿易港としての機能を万が一停止するようなことになった場合、沖縄がそれにとって代わることによって、香港の機能をすっかり沖縄に持ってくるといったメリットがすぐ思い浮かぶ。

では、香港がその自由貿易機能を続けるとしたらどうだろうか。これも沖縄のフリーポート化にとって障害となるどころかいいパートナーになるはずだ。要するに、香港がいま果たしている、国際金融部門でのいくつかの機能を共有してもいいし、それを日本経済がバックアップすることで、いまの香港が持っている国際信用性をはるかに上回る本格的な金融センターをつくり上げることができるからだ⁽²¹⁾」として97年以降の沖縄の可能性をかなり有望視している。

レイモンド・ヨシテル・オータニ氏の指摘する「国際金融部門」における共有化は、日本本土においても金融ビッグバンの困難化が見えるなか、それをグローバル的に通用する金融機関をいきなり沖縄に持ってくるというのは多少懐疑的にならざるを得ない。

では、沖縄のポスト香港化の可能性及び比較優位性としては具体的にどのようなものがあるのだろうか。

沖縄における比較優位性については、沖縄サイドからの主観的なモノサシではなく、あくまでも他地域との比較による客観的なモノサシが必要であるため、他地域を念頭に入れた普遍的な視野をもって証明する必要がある。よって、米国と中国との関係を例にとり、沖縄の中継地としての比較優位性を論考することにする。

(4) ポスト香港としての新たな可能性

アメリカと中国間の貿易データの集計にはある原則が用いられている。この原則では、商品の輸送申請先が輸出相手国とされ、その商品の受入れ国が輸入相手国とされている。そのため、これまで香港を通じて行われていた両国間の貿易は97年の返還後はどうしても直接貿易を強いられることになる。そうなれば、貿易統計上米中貿易における米国の貿易赤字はますます増大し、米国の中国に対する貿易制裁がさらに強まることが予想される。それを沖縄を中継することにより、米中貿易間における対米貿易赤字を減少させることができる。

つまり、貿易統計上では中国からの輸送申請先が日本となり、日本（沖縄）から米国へ輸送することにより米中貿易摩擦の緩和の一役を担うことができるはずである。これは、80年代における日本の自動車および半導体、高度通信システムなどハイテク産業や、プラザ合意による円高も拍車をかけたが、日米貿易摩擦が顕著化した際にその解決策として製造業がこぞって生産基地（OEM生産）を台湾をはじめとする東・東南アジアにシフトしたのと同じ手法である。

OEM（Original Equipment Management）生産方式とは、低廉な賃金を武器にしてい

る現地工場において、自国（自社）から持ち込んだ原材料・部品などを加工・アッセンブル組立した後に製品は自国で引き取り、現地工場には加工賃を支払うというものである。

この手法に対しては自ずと限界があることは言うまでもない。1993年秋の米中交渉で問題となった第三国経由の中国製繊維製品のアメリカへの不法輸出問題である⁽²²⁾。それをどのように回避するかに沖縄自由貿易地域の独創性が求められる。

この問題の解決策に香港や台湾をヒントに見ることができる。香港や台湾は中国南部へ工場機能を移転することによって安い労働力を武器にOEM生産（委託生産方式）を行っている。香港や台湾の発展の共通性としてこのOEM生産方式が挙げられる。つまり、付加価値の低い製品・商品に対しては、中国南部など低廉な労働力を武器にした生産地（工場）に任せ、基本的に生産財の全部を現地工場から香港・台湾が引き取り、そこで付加価値を付けない程度に手を加え、再輸出するという貿易形態をとっている。

一方、付加価値の高い製品・商品に対しては香港・台湾の各々の地場工場にてさらに付加価値をオンさせることによる地場輸出を行っている。

では、具体的に香港の地場輸出と再輸出はどのようになっているのだろうか。

次の表は香港の地場輸出と再輸出の推移を表したものである。

表3-1-5 香港による輸出形態

(単位：億香港ドル)

	輸出合計		地場輸出		再輸出	
		伸び%		伸び%		伸び%
86年	2,765	17.6	1,540	18.6	1,225	16.3
87	3,780	36.7	1,953	26.8	1,828	49.2
88	4,931	30.4	2,177	11.3	2,757	50.8
89	5,705	15.7	2,241	2.9	3,464	25.6
90	6,399	12.2	2,259	0.8	4,140	19.5
91	7,659	19.7	2,310	2.3	5,348	29.2
92	9,250	20.8	2,341	1.3	6,908	29.2
93	10,463	13.1	2,230	-4.7	8,232	19.2

(出所) 「香港と中国」融合する華人経済圏 野村総合研究所(香港)有限公司編

以上からも分かるように香港や台湾では、中国南部などの低廉な労働力を武器にしているといっても、そのすべてを委託しているのではなく、自国で有利な分野については自国で賄っているである。したがって、自国で比較優位にある Core 製品に関しては、決して最終工程まで委託生産地に任せることなく、自国で付加価値をつけるようにしている。

香港の再輸出は88年から地場輸出を上回り、その後顕著に増加傾向にある。93年には地場輸出の約3.7倍となっている。本来なら再輸出の増加に加え、地場輸出は減少傾向をたどるところだが、地場輸出は約2,000億香港ドルを維持している。これは、香港の持つユニーク性で、決して再輸出のみに依存する貿易形態ではなく、香港内で付加価値25%をつけることによって、香港内の産業を活性化させている。つまり、香港内で付加価値をつけている産業は比較優位にあるということになる。

では、香港や台湾の以上のような手法から沖縄にとって何が可能なのだろうか。

例えば、米国－中国間における沖縄（第三国経由）の可能性としては、単なる通過貿易のための中継基地ではなく、沖縄においてある程度の付加価値をオンさせれば問題は解決されるはずである。メイド・イン・ジャパンというプレミアや沖縄において仕分け及びラベリング、印刷、デザイン、梱包などの簡単な作業も生まれることになる。特に繊維等に関しては沖縄ならではの、また沖縄にしばらくすることなしに熱帯・亜熱帯・マリンスクールなど沖縄が持っているブランド（空間的要素＝イメージ）をオンさせることにより、それらに関連する産業の創出が可能であると考えられる。その結果、関連業務に必要な人手を要するなど沖縄にとっても単なる通過貿易・中継貿易ではなく広義な意味で中継加工貿易の可能性を秘めている。加えて、沖縄にとって都合がいいことに米中貿易において両国が共に「赤字」であることを主張していることである⁽²³⁾。

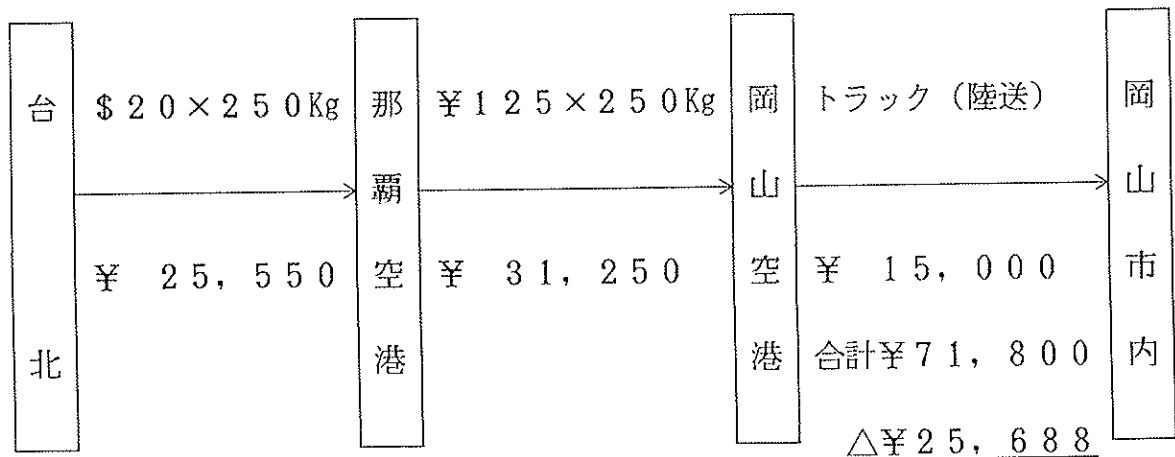
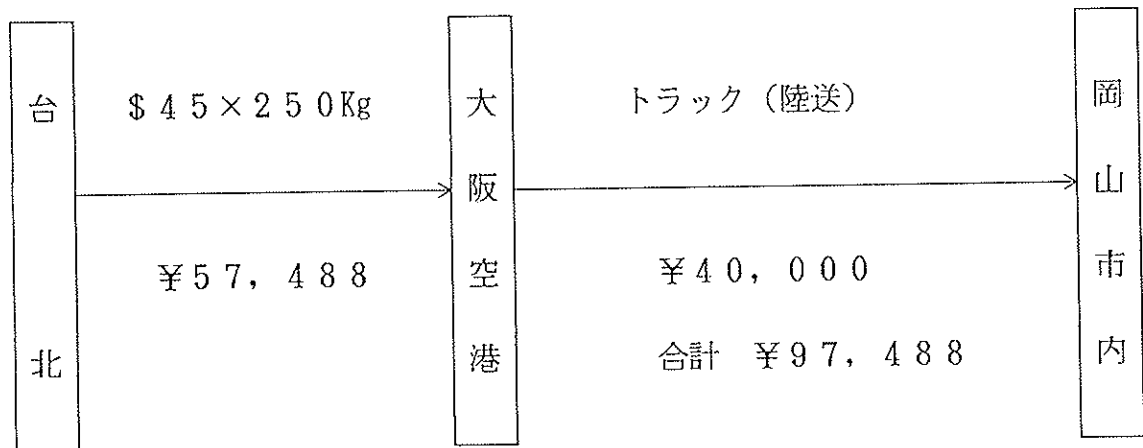
以上から沖縄を中継基地とする場合、支払い関税を抑えられると同時に運送日数の短縮化、また商品価値（メイド・イン・ジャパン）を上げることが可能となってくる。したがって、台湾－中国間や中国－米国間の再輸出入国としての中継地を沖縄自由貿易地域を最大限に生かして、沖縄の経済自立化の一助となるように努めなければならない。

(5) [Air&Air] による運賃比較

では、Air&Airによるコスト的な比較優位性はあるのだろうか。以下の図は外国からの輸入物資を各々の市場に一番近い開港（空港）、すなわち外国ーメイン・ポートー各市場のダイレクトルートと沖縄を中継地とした外国ー沖縄（那覇）ーブランチ・ポートルートを比較したものである。なお以下の図は開港から各市場への輸送はトラックに依存していることから、今後開港から市場へ一番近い空港へのコストを算出する必要があるかと思われる。

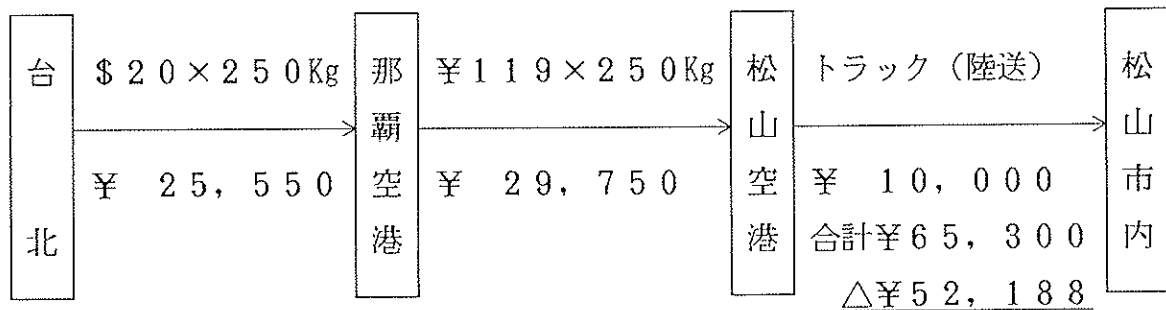
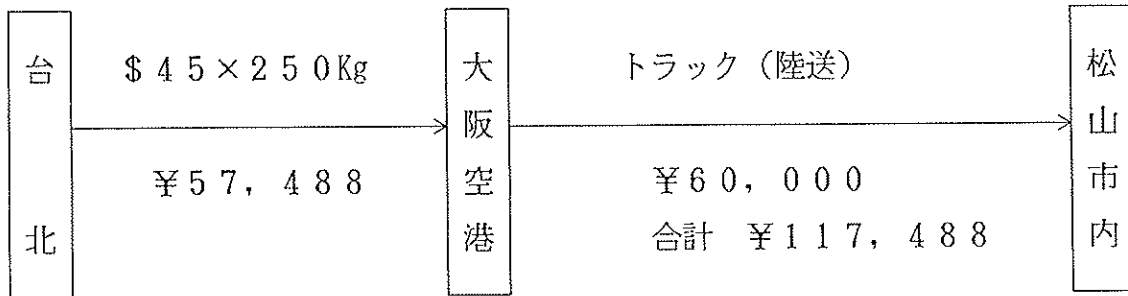
<モデルケース1> 台北 → 岡山市内

品 目：250Kg以上生鮮魚介類



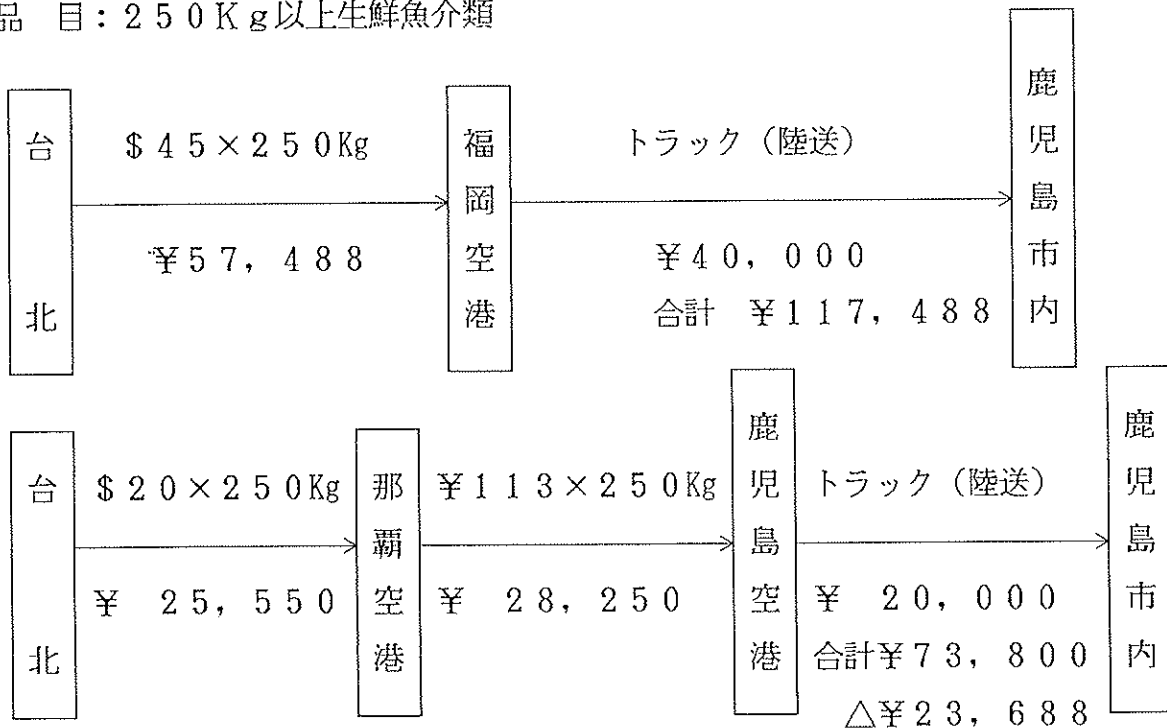
<モデルケース2> 台北 → 松山市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



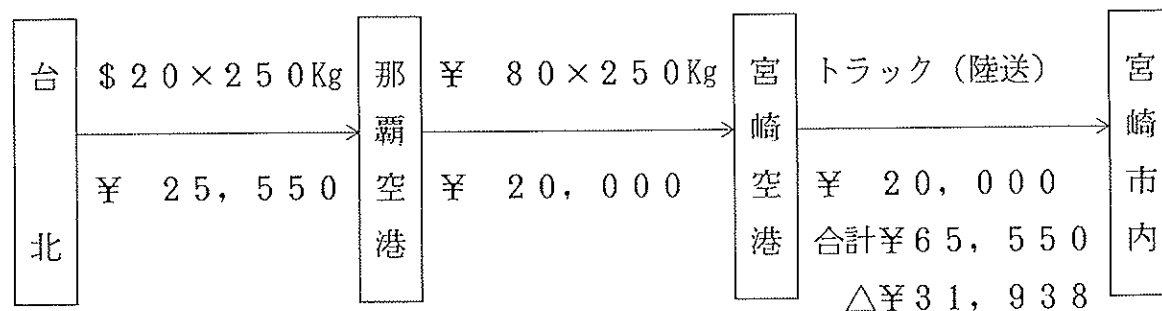
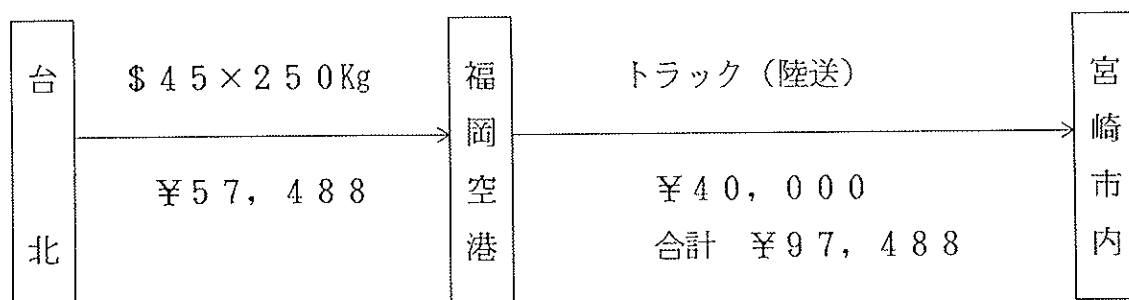
<モデルケース3> 台北 → 鹿児島市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



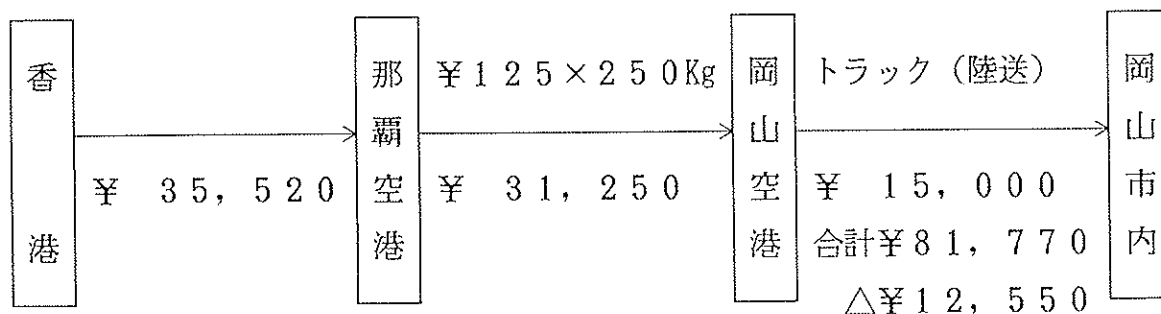
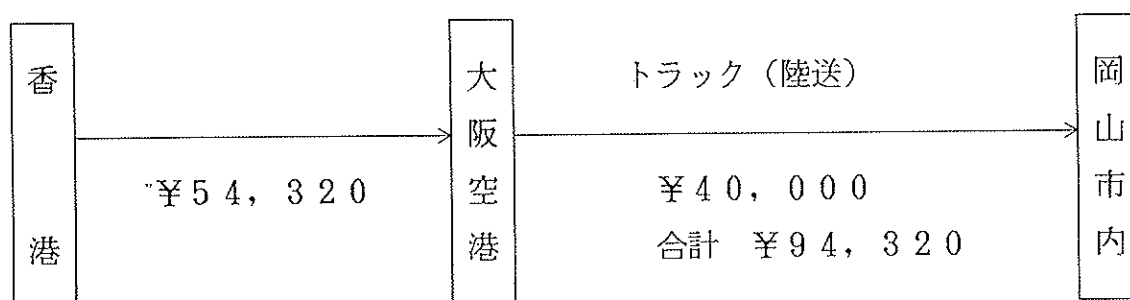
<モデルケース4> 台北 → 宮崎市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



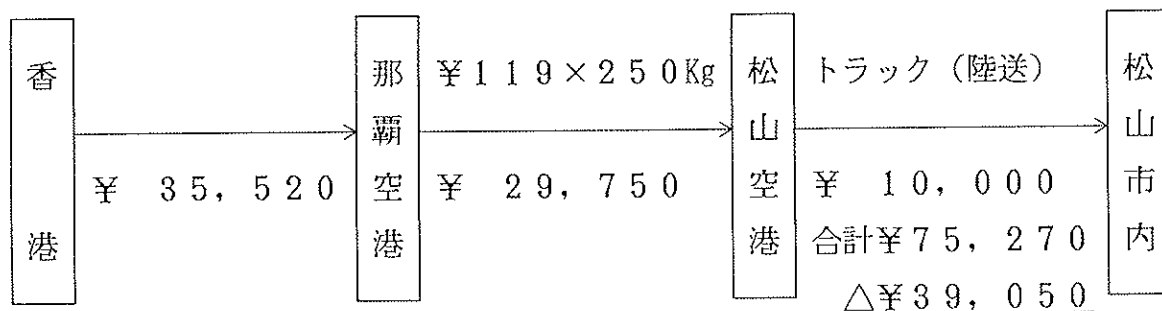
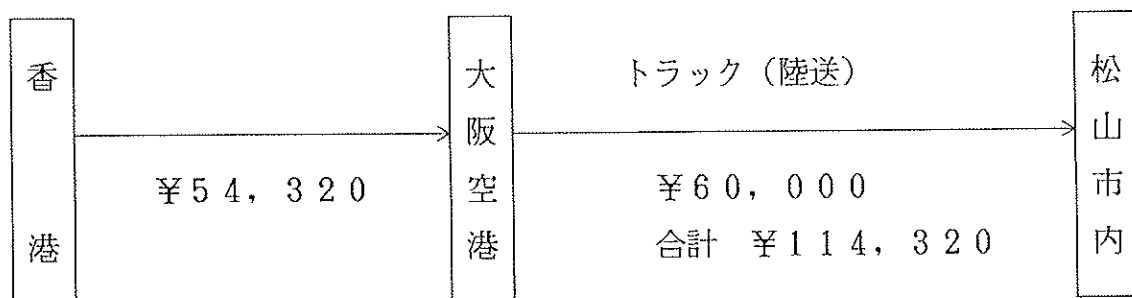
<モデルケース5> 香港 → 岡山市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



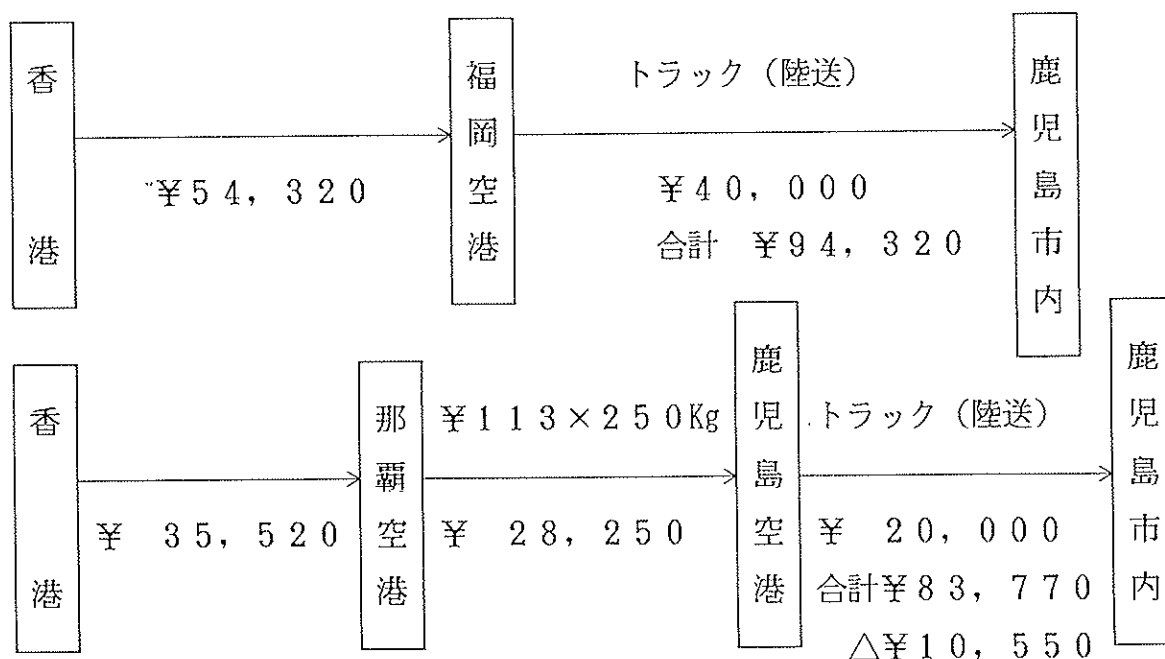
<モデルケース6> 香港 → 松山市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類（一般料金）



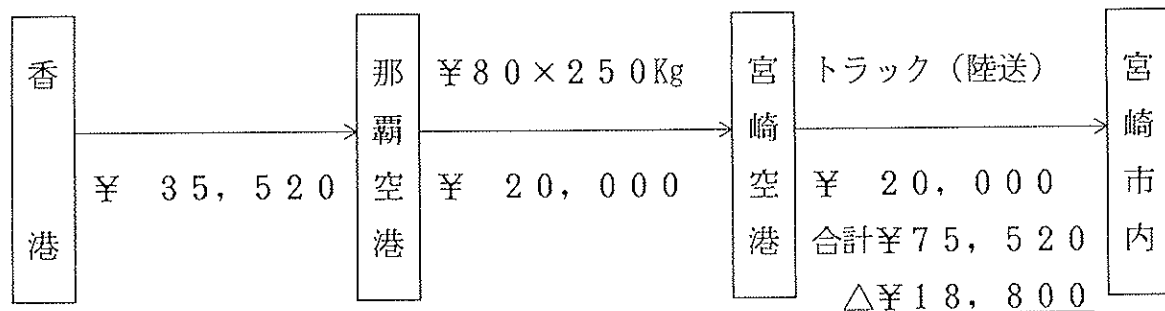
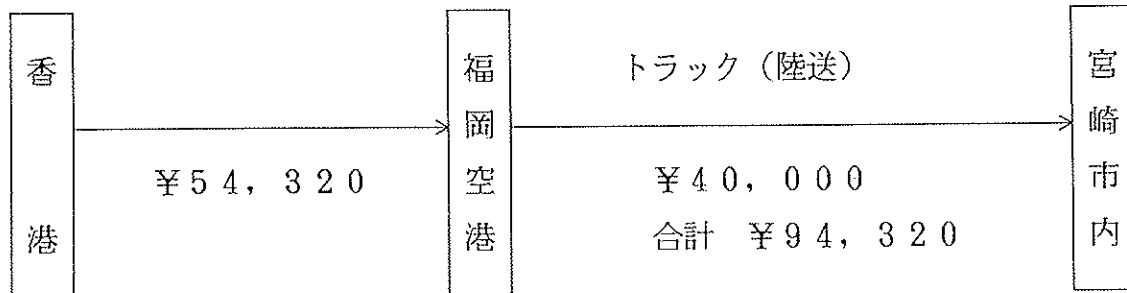
<モデルケース7> 香港 → 鹿児島市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



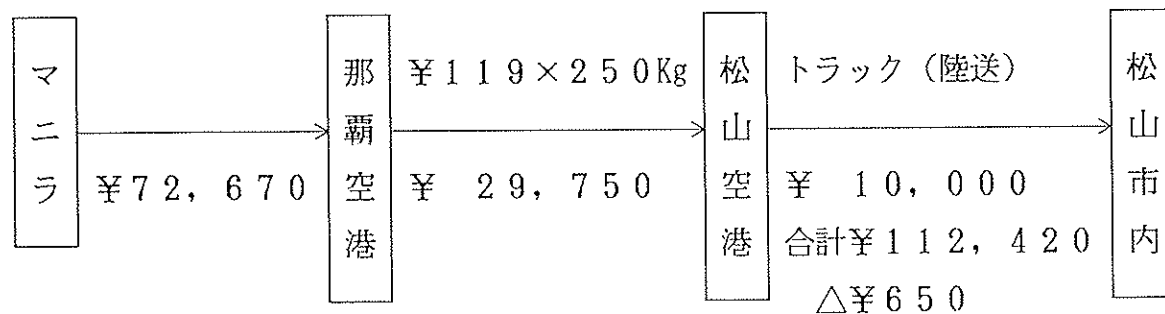
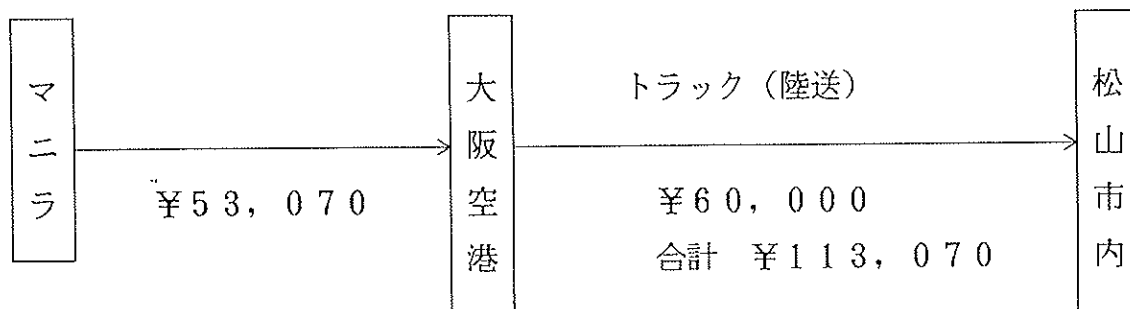
<モデルケース8> 香港 → 宮崎市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



<モデルケース9> マニラ → 岡山市内

品目：250Kg以上生鮮魚介類



(出所) 「国際的交流・物流拠点形成調査報告書」 沖縄総合事務局 調査企画課

これまでみてきたように〔Sea&Air〕や〔Air&Air〕においては、品目及び目的地などによっては、沖縄を中継とする比較優位性は明らかであった。では〔Sea&Sea〕は比較劣位にあるのだろうか。

一般に米国や外国からの外航船は、神戸・名古屋・清水・東京・門司・大阪・下関・横浜のうち各市場に一番近い港に着港し、輸入貨物はその港からトラックや航空機によって各市場へと輸送される。港においては混雑のための沖待ちや、通関手続等により貨物を引き取るのに数日から一週間以上かかる場合がある。

また、以上のモデルケースからも明らかであるように距離のわりに輸送コストが一番かかるのは陸送（トラック）である。したがって、輸送費等はその輸入貨物の価格へと上乗せされ、その結果、総合コストは非常に高くなる。それが沖縄を中継して内航船（フィダー船）を使えば各市場に一番近い港（Branch Port）までの輸送が可能となり、陸送の距離を縮めることができ、結果的に最終コストを抑えることが可能となる。

『ポスト香港と沖縄』（宮城弘岩著 221項）によると、台湾製衣類の輸送形態として外航船－内航船は、金額割合で55.1%、重量割合で62.4%を占めている。いずれの割合でも過半数以上を占めており、沖縄における〔Sea&Sea〕による中継基地としての可能性が伺われている。また、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、断然沖縄の方が有利である。

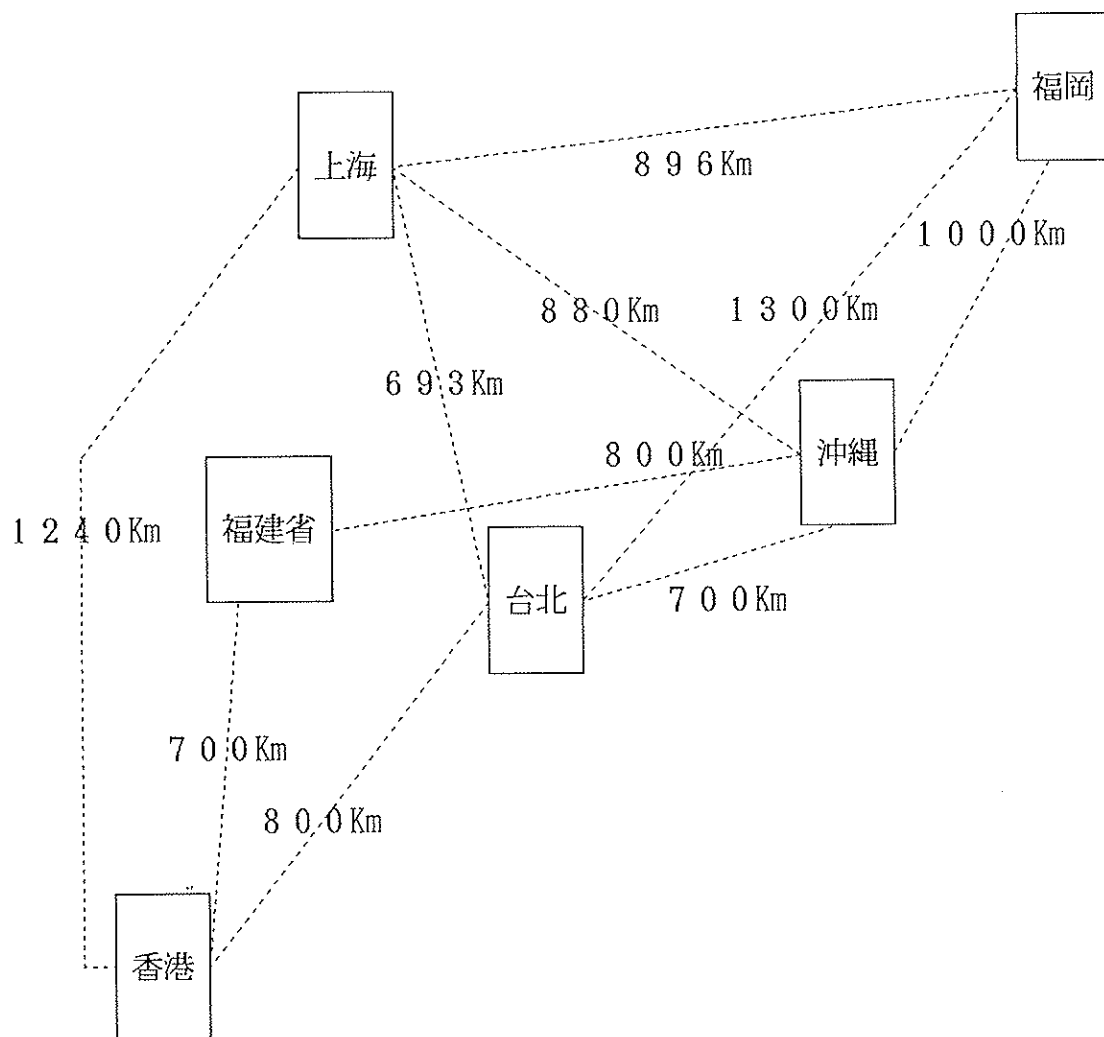
以上のように沖縄を通過・中継とするその比較優位性は〔Sea&Air〕のみならず〔Sea&Sea〕や〔Air&Air〕のいずれにおいても明確に表れている。これは本土における輸送形態の特徴でもあるトラックによる「陸上輸送」に問題がある。外国－本土直行便（船）の場合には、空港や港は指定された開港、空であれば成田空港などの限られた空港であるために港や空港から離れた市場では陸上輸送（トラック）のため最終コストを引き上げてしまう。

以上から沖縄が貿易の中継基地として最適地であること以外のなにものも示すものでは

なく、外国からの貨物は一旦沖縄サイドでロットをまとめて各地方の港（Branch Port）へと搬送することの方が有利であることを明らかにしていることは言うまでもない。

さらに東アジアや東南アジアに目を向けた場合 ——

図3-1-5 沖縄を中心とする近隣諸国・諸地域の距離



上記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が、福建省からの輸入貨物については、福建省-香港間（700 Km）・香港-台北間（800 Km）・台北-沖縄間（700 Km）のルートであるが、船あるいは航空機による福建省-沖縄間（800 Km）の直航便が開設されると運賃コストが下がるほか、時間や距離

も1時間15分位に短縮される⁽²⁴⁾。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取れば、上海から沖縄までの直線距離が880Km、台北－沖縄－上海ルートを単純に足すと1,580Kmとなり、台北－香港間が約800Km、香港－上海間が約1,240 Km、台北－香港－上海間ルートは計2,040 Kmとなり、およそ台北－那覇間に当たる500 Km以上が短縮されることになる。

沖縄が中継貿易基地として発展しない理由について、①貿易に関する研究を行う若者が少なく、②貿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い。また、③港湾使用料や船運賃が非常に高く、④港湾設備（インフラ）が不十分のため外国船の入港が不可能である。⑤たとえ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（「沖縄・台湾産業交流事業等の報告書Ⅱ」南西地域産業活性化センター）、などが挙げられる。

(6) 那覇港の「メイン・ポート」化

那覇港は、1972年の日本復帰まで国際港と見なされる基幹港であった。しかし、復帰と同時に博多、広島、四日市などと同じ「外港」として位置づけられ、米国からの船運賃は「任意料金」が課せられるようになった。

その理由として、①大型船舶が停泊できる水深－15M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、総合物流センター等ハード面が未整備であり、③最も重要な課題として「貨物の取扱量」が少ないことが挙げられる。那覇港は復帰前、米軍物資などを運搬するのに基幹港としての要件を満たしていたが、現在はその貨物取扱量が少量であるためその条件をクリアしていない。

外国から貨物を輸入する場合、積出港（外国）から日本国内であればどのメイン・ポート（神戸・名古屋・清水・東京・門司・大阪・下関・横浜）を経由しても最終仕向地が同一国内であれば、積出国－経由港のみの運賃で輸送が可能となる。

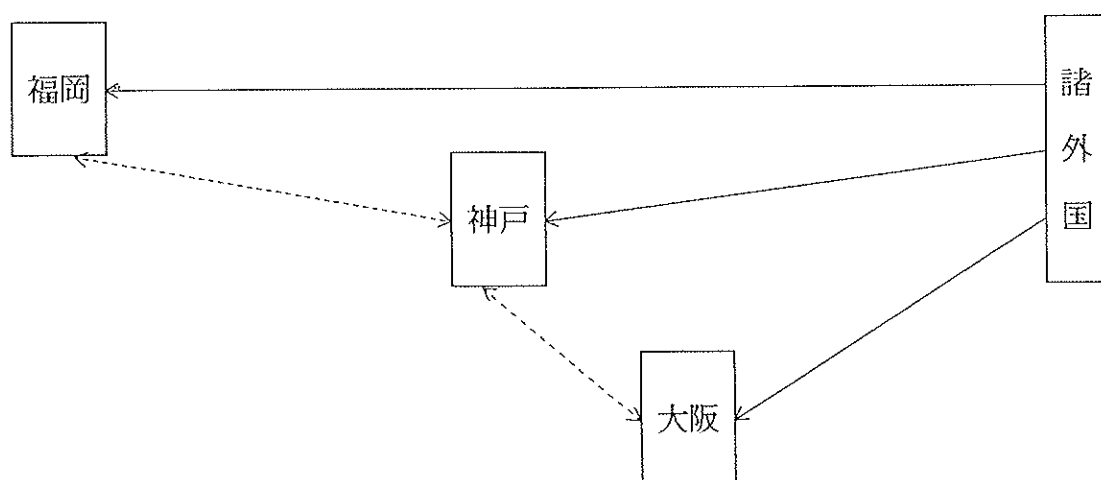
例えば那覇港が基幹港である場合、積出港（外国）－神戸港－那覇港であれば、神戸港

一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る。この船会社が負担する任意料金が ARBITRARY CHARGE である。

本来、沖縄に輸送されてくる一般貨物（ドライ貨物）は、沖縄側でミニマム・ロットをまとめることができないため、大阪や名古屋、台北で一旦積み替えし、そこからフィダー船（小型船）によって沖縄まで輸送される。その結果、積み主サイドか荷受けサイドがその経由港一那覇間の付加料金（ARBITRARY CHARGE）を負担せざるを得ない。そのため沖縄に入ってくる輸入貨物は必然的に割高になっていしまう。したがって、那覇をメイン・ポートにすればこの問題は解決できる。

つまり、今までの輸送コストの半分以下で輸入貨物を運ぶことができる。これまではミニマム・ロットを沖縄サイドでまとめることができなかったため、例えば台湾一本土（積み降ろし、積み替え）一沖縄間だったものが、メイン・ポートになればどこを経由しても運賃が同じため台湾一本土一沖縄間、台湾一沖縄一本土間のどちらかということになり、沖縄を中継しても台湾一本土間の運賃で輸送が可能になる。その結果、単に貿易の取扱い量が増大するのではなく、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。

図3-1-6 従来の輸入貨物が基幹港を移動するルート



（出所）「～沖縄・台湾産業交流事業等報告書Ⅰ～」

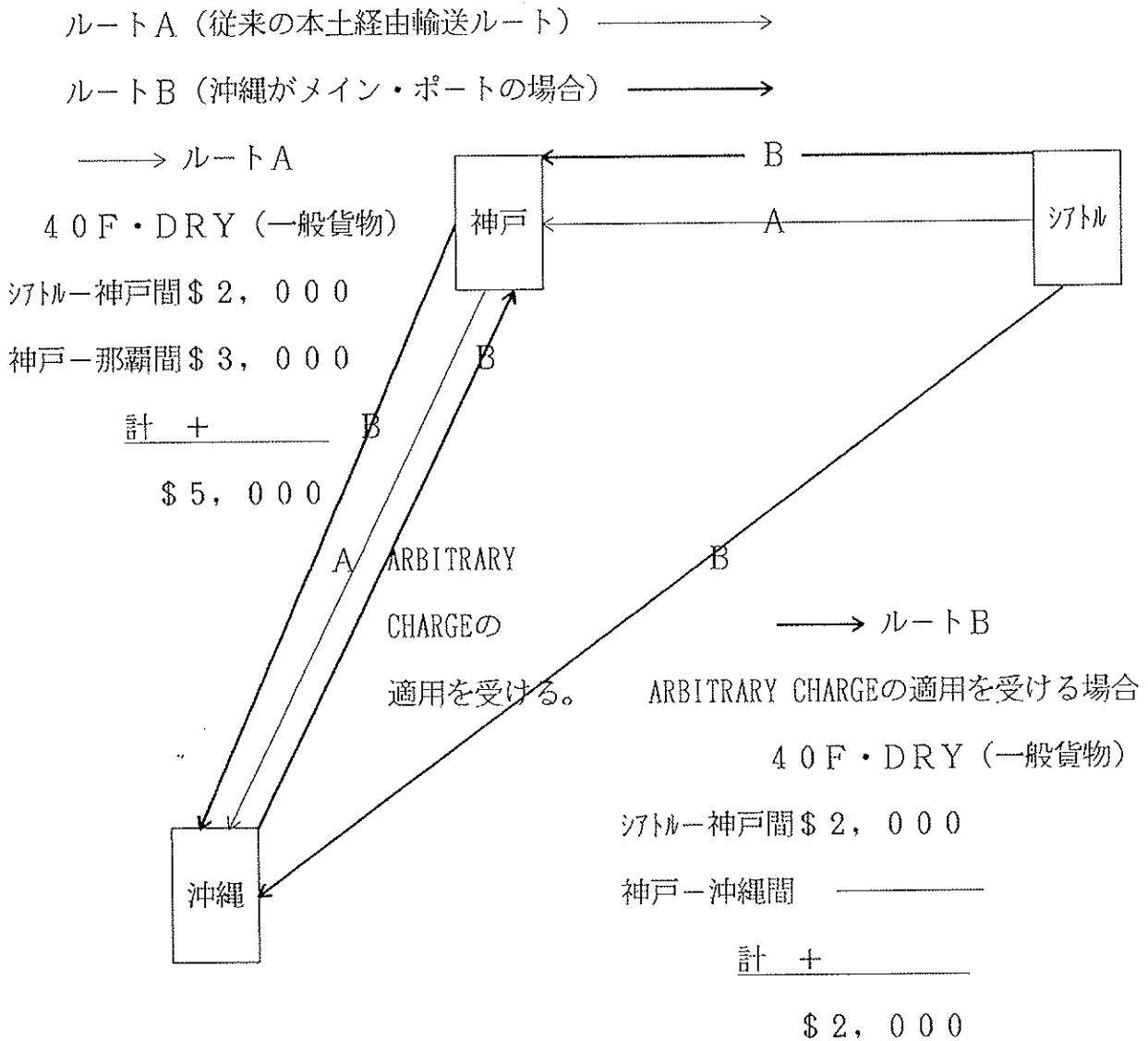
平成7年3月 財団法人 南西地域産業活性化センターより作成

国際貨物の指定港である大阪に仮に貨物を卸した場合、大阪から神戸や福岡までの輸送コストはARBITRARY CHARGEの適用を受け、船会社の負担と責任で輸送される。

つまり、<----->の輸送コストは船会社が持つことになる。

それが、沖縄をメイン・ポートにすると ——

図3-1-7 沖縄のメイン・ポート構想図



第3章 二節 沖縄比較優位私論

現在、沖縄自由貿易地域に対する報告書が多数出版されているが、それらはみな近隣の貿易促進地域、とりわけ輸出加工区（台湾）、経済特別区（中国）、自由港（香港・シンガポール）、フォーリン・トレード・ゾーン（米国）をモデルとして沖縄新自由貿易地域の確立を目指そうとするものである。

これら多数の報告書は、いずれも実務レベルにおける見地から沖縄自由貿易地域の確立を提唱しているものであるが、自由貿易の必要性における理論的側面からのアプローチが総じて乏しいと言わざるを得ない。したがって、全県自由貿易地域案について、「全県自由貿易地域は県内の中小企業に破壊的打撃をもたらす」とか「外国からの安い輸入物資によって沖縄の県産品が売れなくなる」等に見られたような『便乗驚異論』を持ち出すなど、県民や地域住民の理解及び協力を得ることができないことも沖縄自由貿易地域の不振要因の一つであると考えられる。

そこで、本節においては「自由貿易」の必要性について理論的側面から論考する。

本節の展開に当たっては、農業保護貿易、また現行制度の保護政策（関税・輸入割当て制等）を取り上げながら『自由貿易』の必要性を提案する。

1 それぞれの貿易理論

(1) スミスの理論

アダム・スミス（Adam Smith, 1723～90）は『諸国民の富の性質と原因に関する研究』（1776年）において、国民所得の長期成長の要因研究と経済発展に関して次のように説いている。

経済発展に関してスミスは、①経済発展は資本の蓄積を通じて行われることであり、②工業の成長により実現し、③自由主義の下にあらゆる進歩への諸障壁が除去され、私利が

貫徹していくことが国の富と繁栄の要件であると主張している⁽²⁵⁾。つまりスミスは、まず市場の可能性と資本の蓄積が与えられると、労働の分業が起こり生産性が向上する⁽²⁶⁾としている。その結果、国民所得が上昇し、その所得の増加が人口増加を誘発し、市場規模をさらに拡大させる、と説いている。

また、所得の向上が貯蓄（消費に回されない分）を生み出し、その貯蓄がさらに市場規模を拡大し、『技能の改善』を導いて、経済発展が累積的に進むとしている。つまり、これらを根本的に可能にせしめるのが『自由主義』であり、『自由主義』の下に諸障壁が除去されることが経済発展には必要不可欠であるとしている。

さらにスミスは、「外国から、国内で生産している生産物をより安価に購入できる場合には、国内産業をより有利な（より生産性の低い）生産物を転換させて、外国からより安価な生産物を輸入する⁽²⁷⁾」とし、貿易による国富の発展を説いている。

(2) リカードの貿易理論

リカードによると『利潤論』の農業保護反対論（穀物法改正）において「富と人口の増進しつつある社会においては、賃金の多寡（多いことと少ないこと）によって生じる影響はさておいて、農業上の改良やあるいは穀物がより安い価格で輸入されないかぎり、一般的利潤は低下させねばならない⁽²⁸⁾」とし、『保護論』においては、「利潤の法則に関するこのような見解によって、賃金にきわめて強力に影響する穀物のような必要不可欠の必需品は、低い価格であるべきことがいかに重要であるか、また、輸入禁止によって、われわれが増加していく人口を養うためにより劣等な土地の耕作を余儀なくされるということが、社会一般にとっていかに有害であるにちがいないか、ということが直ちに明らかになるであろう⁽²⁹⁾」として、自由貿易の必要性を説いている。

つまり、リカードによれば穀物の輸入制限の強化は、資本を劣等地への耕作へと余儀なくされるために内国穀物価格を上昇させ、賃金の高騰をまねき、経済発展を停止させる要因であるとし、結果的に国際競争力を失わせ、製品輸出を阻害するとしている。

(3) ペティーの貿易理論

W. ペティーは『外国貿易によるイングランドの財宝』（1664年）において、「わが国の富（貴金属）と財宝を増加するための通常的手段としては外国貿易による⁽³⁰⁾」とし、富は貿易を通じて獲得されるものとして説いた。

(4) マルサスの貿易理論

マルサスは『諸考察』において、「安全ということが富よりもっと重要である⁽³¹⁾」とし、ある国民がその生活維持についてかなりの部分を外国の穀物に依存するならば、いつその供給を失うかもしれないとして、保護貿易を主張している。

以上のように「自由貿易論」と「保護貿易論」において、多数の学者が論じているように、この問題に関しては現在まで続く、反永久的なテーマであると言える。

西川潤氏は『経済発展の理論』の中で「この論争において、今日にいたる国際分業か自給自足かという主題における論点はほぼ完全に出ている。双方とも理論は一貫しており、問題は政策的選択の場に移る⁽³²⁾」と結論づけている。

西川潤氏の結論によれば、本国における貿易国間の政策的な立場を考慮した場合、とりわけ日米貿易における対米黒字の問題が顕著化し、日本への輸出を拡大しようとする諸外国からの強い要請や、その処置としての輸入促進地域＝F A Z（1992年）における輸入インフラの集中的な諸整備等どれをとってみても現在の政策的側面からすると「自由貿易」が必要とされる場所である。

しかしながら、現在の日本の制度は「輸入割当て制」などをとってみても時代の潮流に逆行し、政策的側面からも矛盾する制度である。本来、輸入割当て制は、外国との競争が次第に激しくなってくる場合に、輸入支出の一層の増加を抑える保証をしている⁽³³⁾、ところにあるわけだが、上述したように諸外国からの日本市場の開放や規制緩和等に見られるように明らかに現代の政策的側面からすると完全に必要でない制度ではなくとも相当

改善が求められる制度である。

また関税に関しては、自由貿易の下、輸入関税の撤廃が求められるところである。そもそも関税は国内産業を保護し、その保護をうけて生産を増加していた産業が、やがて生産規模の拡大、技術の習得、ノウハウの蓄積などによって、大幅な生産性上昇に成功すると予測される場合に採用される。つまり、関税に関しても国内の産業が大幅な生産性上昇により、国際価格と対等に競争できるようになれば、関税賦課の必要性はなくなるということになってくる。これは、「幼稚産業保護論」のもと正当化されるが、実際このなかでどの産業が本当に社会的に意味のある保護であるかは現状のところ必ずしも明確ではない。

関税や貿易政策に関して伊藤元重氏は、「自由貿易のもとでは、自動的に最適な資源配分が成立するが、関税や貿易制限的な措置が政府によってとられるのであれば、それによって資源配分が歪められる⁽³⁴⁾」として、政府の過剰な介入による貿易政策の問題点を指摘している。

その一例が小麦である。我が国の年間小麦需要量は約600万トンであり、このうち国内産小麦の占める比重は50万トン、総需要からすると一割りにも満たない。ところが政府はこの50万トンの一割りも満たない生産農家に対して、トン当たり15万1,832円という国際価格の7倍で買い上げ、一方、トン当たり、2万900円で輸入した小麦を5万350円で民間食料業者に売り、その差益で国内産小麦を国際価格の7倍で買い上げる原資に充てている⁽³⁵⁾。

このような政府介入によるコストプール方式は、国際価格の7倍もする砂糖を買わされている本県のサトウキビにも該当する。

2 「幼稚産業保護論」の再考

現時点では自国のある産業が比較劣位にあるが、ある一定期間の保護を与えることにより比較優位産業に転換することができる産業は「幼稚産業」と呼ばれる。これを象徴するのが日本の自動車産業であった。

日本の自動車産業を育成することについて見解が二つに分かれた。一つは、輸入制限と もう一つは国内自動車産業の保護であった。

このような幼稚産業育成策の背後には、その産業が規模の経済性を有することが前提とされている。幼稚産業が比較優位産業に変化するのには、産業の規模の拡大につれて技術やノウハウが蓄積され、学習効果ははたらき、平均費用が逡減する場合である。つまり幼稚産業とは、自国のある産業の平均費用が国際価格水準を上回る場合には、自国の企業は市場に参入することが出来なくなる。そのため自国のその産業はコスト面からして不利な状態にならざるを得ない。よって外国の同産業の輸入財に関税を賦課することにより、国内産業の平均費用よりも高い水準に設定することによって輸入財のトータル・コストを高く設定する。その結果、国内の産業は市場への参入が可能になり、それら企業は産出量を増加させ、技術やノウハウを蓄積し、経験による学習効果を身につけ、より効率的に生産を行うことによって、平均費用を低下させることができる。最終的には、平均費用が国際価格よりも下回ってしまうことは大いに考えられる。そうなった時点で自国産業は外国のその産業よりも効率的になるため、この時点で国内市場を保護するために用いられてきた貿易政策を撤廃し『自由貿易』へ移行するものである。

よって、「国際競争力」がついた時点で段階的に廃止することである。例えば、1960年代までの日本経済は、一定期間の輸入を制限し、その期間内に国内産業が新たな生産設備や技術を蓄積することなどで生産の合理化を行い、平均費用を国際価格よりも低くし、輸出産業に転換するための政策が行われてきた。

幼稚産業保護論の妥当性において、若杉隆平氏は「幼稚産業保護のための政策が必要とされるのは、規模の経済性の実現が企業自身の力によって実現することができない場合に限定されなければならない。このような規模の経済性は、すでに述べたように一企業による規模の経済性の実現ではなく、産業全体の産出量の増加に伴う規模の経済性の実現、すなわちマーシャルの外部経済性が当てはまる場合である⁽³⁶⁾」としている。

現在、県の「産業・経済の振興と規制緩和検討委員会」（田中直毅委員長）の最終報告

案『全県フリー・トレード・ゾーン案』に関して、沖縄の未来を建設的な意味で託す賛成派と主に県内中小企業な立場にある慎重派など、この2つに論議が分かれている。

全県フリー・トレード・ゾーン案に対して、農業関係者など一部門においては、「国内法や関税措置、復帰特別措置に基づく保護制度などで守られていた基幹作物であるサトウキビ、パインなど報告書で盛り込まれた関税、I Q品目の撤廃は、復帰特別措置という復帰プログラムに幕を引くことになり、破壊的な打撃を受ける」としている。

本県の以上の問題に関しても該当することだが、「自由貿易」か「保護貿易」かという問題は、必然と輸入割当て制や関税、幼稚産業保護、I Q品目などに深く係わっている。

本県が全県フリーゾーンになった場合、泡盛産業などの県内の産業は幼稚産業であるがため、これらの産業が破壊的な打撃を受けるとして、懸念される声があった。しかしながら、上述したように幼稚産業とは、一定期間の輸入を制限し、その期間内に国内産業が新たな生産設備や技術を蓄積することなどで生産の合理化を行い、平均費用を国際価格よりも低くし、輸出産業に転換するための政策である。よって、沖縄の泡盛に関しては県産品及び特産品であるため、外国製品との価格競争には直接的には影響がなく、またこれら嗜好品に関しては、文化的要素が商品としてのプレミアを高めるため、自由貿易政策において外国から輸入される安価なワインやウイスキーなどによって、県民全員が一斉に泡盛を飲まなくなるということにはならない。

つまり、1960年代に自動車産業や電機産業など幼稚産業保護のためにとられた政策は、低廉な労働力を武器にした地域から輸入される画一的な部品や材料などに関しては、規格品及び代替品であったために規制する必要があった。しかしながら、沖縄の泡盛は本県でしか製造されていなく、泡盛的な文化的要素を含有した類似の産品が近隣の諸外国や他の地域から入ってくるということはない。したがって、輸入制限が撤廃され安価なワインやウイスキーが輸入された結果泡盛産業が潰れるということにはならない。むしろ安価な輸入物資を武器に本県の産品と複合使用することによって、新たな（モダン）産品の創造及び独創的な自由貿易地域の形成を確立させるべきである。

3 沖縄シン（新・真）比較優位理論

中国時報によると「琉球が自由貿易地域として香港に代わり、台湾と中国大陸間の貨物中継地になる可能性が大きい。中国は台湾の貨物が香港を中継することを禁止するので、琉球投資計画があると考えられる（96年12月12日：琉球新報）」。また、劉泰英氏は「ショッピングセンターとしての発展もある。将来、台湾や東南アジアの人々は、わざわざ香港に買い物に行かなくてもいい（96年12月12日：琉球新報）」として、沖縄の「中継地」及び「観光地」としての可能性を多いに評価している。

沖縄が他の地域より有利なこれら「中継地」・「観光地」としての比較優位をリカードやヘクシャー＝オリーの比較優位理論においてヒントにみることができる。

リカードによると、「各国が比較優位をもつ商品の生産に特化して、相互に交換を行うならば、そうしない場合に比して、一定量の資源を用いて、いっそう多くの生産物を獲得しうる⁽³⁷⁾」として、国際分業の利益を説いている。また、ヘクシャー＝オリーの比較優位決定理論の場合、「各国はそれが相対的に豊富にもっている生産要素、特に労働・資本・土地等を多く使って生産される財に比較優位を持つ⁽³⁸⁾」と説く。それを立証するかのように「琉球の賃金はそれほど安くないが、台湾企業が琉球で製品をつくれば、日本製として輸出でき、製品価値を引き上げられる。さらに琉球の土地はまだ安い。これらの条件はすべて琉球に投資する有利な点だ（96年12月12日：琉球新報）」として、ヘクシャー＝オリーの特に「土地」に関する比較優位理論を裏付けている。

彼らの比較優位理論に関しては共通の陥穽がある。それは、有形財のみの生産要素について重点が置かれているということである。つまり、財には有形無形の財があり、特に市場が個性化・高級化・多様化している現代においては、無形財（ソフトの部分）＝「その土地の文化」・「自然資源の賦存量」・「気候条件」も比較優位を生み出す一つの要素としてとらえることができるはずだ。

いわゆる、沖縄が他の地域と比較した場合、リカードやヘクシャー＝オリーの比較優位理論の「土地」「労働力」等の有形財を生み出す要素のみにおいて優れているばかりで

なく、「文化」や「自然資源の賦存量」「気候条件」というソフト部分においても比較優位が挙げられるのではなかろうか。現に、沖縄の最も重要な産業と位置づけられる『観光産業』は無形財をうまく生かした産業と言える。観光客は各々が他の地域とは違った沖縄の特異な地域文化を味わい、経験・体験を通じ、それに対して代価を支払うのである。

したがって、沖縄における比較優位性はリカードやヘクシャー＝オリーンが説いている有形財（ハード）のみを生産する要素においてばかりではなく、無形財（ソフト）という「観光地」、また貿易でいうと「中継地」にも明確に現れている。つまり、他の地域より沖縄の地域特性をうまく利用し、それらに特化することによって差別化を明確に図り、そのことによってより多くの付加価値を得ることができるものである。

第三節 関税法改正による沖縄新FTZ法の確立

1 関税法の改正

(1)貿易省庁の一元化と関税法のスリム化

わが国における貿易は、主に通産省（外国為替及び外国貿易管理法）と大蔵省（関税法）の二元行政となっているため、貿易業務がスムーズになされていないことはすでに周知のところである。

外国為替及び外国貿易管理法（以下、外為法という）は、「外国為替、外国貿易が自由に行われることを基本とし、対外取引に対し必要最小限の管理または調整を行うことにより、対外取引の正常な発展を期し、もつて国際収支の均衡及び通貨の安定を図るとともに我が国経済の健全な発展に寄与すること」（第一条）を目的とし、「輸出の許可」「輸入の承認」「税関長に対する指揮監督」などが規定されている。

一方、関税法の趣旨は、「関税の確定、納付、徴収及び還付並びに貨物の輸出及び輸入についての税関手続きの適性な処理を図るため必要な事項を定める」（第一条）ものである。

このように、貿易に関して我が国は二元行政となっており、両省庁において「輸入」の定義が異なるという異常な事態が起こっている。そのため、IQ品目などに見られるように国内への持ち込みを目的としない品目に関しても「海岸線を突破」して保税地域である自由貿易地域へ貨物を自由に搬出入することが出来なくなっている。

例えば、水産物のサンマやイカ、ブリ、タラ、ニシン、サバ、アジ、イワシなど単なる中継貿易のための一時保管においても陸揚げ自体が出来ない状態にある。

これは、関税法第70条に謳われている「他の法令の規定により輸出又は輸入に関して許可、承認その他の行政機関の処分又はこれに準ずるものを必要とする貨物については、輸出申告又は輸入申告の際、当該許可、承認を受けている旨を税関に証明しなければなら

ない」が適用されているためである。

つまり、I Q品目など他省庁の許可や承認を受けなければならない貨物に関しては、その承認がない場合には、「海岸線を突破」して保税地域内（関税法上の外国地域）へ自由に搬出入することが不可能となっている。したがって、外為法の目的である「外国貿易が自由に行われること……」が結果的になされていない。

さらに、ここでもう一つ重要な問題が発生している。それは、関税法自体における陥穽である。本県の自由貿易地域は、同法第108条の指定を受けている外国地域であり、貨物の搬出入は原則的に自由と見なされる地域であるが、前述の同法第70条の規定を受けするためI Q品目などの陸揚げが不可能とされているのは周知のところである。

つまり、関税法内の条文同士がバッティングし、第A条は適用されるが、第B条は適用されないという事態が現実には起こっている。いわゆる同法内における法制度の未整備が指摘される。

したがって、沖縄新自由貿易地域法の確立においては、関税法第108条をメインとした自由貿易を可能にせしめるための一貫性のある法的整備が必要である。

米国FTZの場合、本国の関税法第108条における「外国地域」としての位置づけが絶対的なものとされている。いわゆる、識者の言う「関税法外」や「一国二制度」というのは結果的なことであって、実際は、ただ単に「外国地域」としての位置づけが徹底化されていることである。

ゆえに、ある特定地域を指定して自由貿易地域や、経済特別区を設置しても外為法や輸入管理令など他法令の適用を受ける限り、貿易促進地域としては成立しないことになる。それこそ「ムダの拡大」にしかすぎない。

したがって、現状のこの問題をクリアすることなしに「沖縄自由貿易地域の拡大」「沖縄経済特別区」、「全県フリーゾーン案」など、ただ単に地域拡大のみに走ってしまうと現存の沖縄自由貿易地域の二の舞いになりなり兼ねず、後になって『足かせをつけられて自由がまったく効かない』と、後悔することになってしまう。

「沖縄新自由貿易地域法」の確立のためには、関税法第108条をベースとした同法第29条に定められた保税地域内においては他法令の適用を全く受けることのない『外国地域』としての位置づけを徹底強化する必要がある。

(2) 「関税法第108条」の強化徹底

関税法第108条は、「この法律の適用については、政令で定める本邦の地域は、当分の間、外国とみなす」との条文どおり、外国としての位置づけを強化することにある。

そして、同法による保税地域内において廃棄・消費される燃料や原材料の非課税や、各種法人の法人税の外国並を徹底化することである。

97年7月24日、産業・経済の振興と規制緩和検討委員会は県へ「最終報告書」を提出した。その中に県が当初要望していた法人税率の軽減が退けられたことにより、多数の論者から不満の声が出ている。

委員長の田中直毅氏は、「沖縄だけ税率（法人税）を下げるというのは、納税の義務において憲法にも反する」として、「国内にタックス・ヘブンはつぐらない」と言い切っている。したがって同委員会においては沖縄新自由貿易地域を全県フリーゾーンとしながらも「国内」という位置づけにより、法人税の減免が削除されてしまった。

しかしながら、関税法第108条を根拠にすれば、この問題は回避することができる。つまり、沖縄新自由貿易地域が関税法第108条の適用を受けていれば、「外国地域」と見なされるためである。

(3) 「新たな戦略の提唱」

国際競争力をつけさせる目的で、暫定的に国内産業を保護し、育成を図る基本的な方法は、「関税」と「輸入規制」の二種類がある。戦後初期の日本国においても「幼稚産業保護論」のもと自動車産業と電気機械産業は、輸入制限により保護措置がとられていたことは周知のところである。

しかしながら、「国際化」「グローバル化」「ボーダレス化」=『国家』という概念が崩れ、リージョン（地域単位）で経済の仕組みが提唱され始めている昨今において、国内産業保護のための従前のような「輸入制限」という手法は限界に達している。

したがって、時代の潮流と県内産業の育成及び本土市場への玄関口という観点から県経済の仕組みを再構築する必要がある。それが、「抱き合わせ施策」の展開である。

沖縄新自由貿易地域を確立させ、県内の関連産業活性化のためにもこの施策を積極的に展開すべきである。

例えば、米国F T Zの場合、安い原材料や部品に関しては、日本や中国、台湾などから取り寄せ、国内で他の部品を調達することによって、国内産業を保護するという手法を用いている。米国F T Z（No 113）エリスにおいては、日本から輸入した自動車に地域内で米国内部品のエアコン部品一式、ラジオ、ミラー、フロアマット、バンパーなどを取りつけている。

具体的に本県の場合には、関税率の高い牛肉や豚肉などが考えられる。現在台湾においてブタなどの家畜に関しては、持ち込みが禁止されているので、とりわけオーストラリアやニュージーランド、米国からの搬入となる。そして、完成品・商品として域外（国内）への持ち込みを目的とする品目に関しては、県内の同業者が新たな戦略をもって高付加価値製品・商品を創造できるようになるまでの間は「外国からの原材料Xkgに対して、県内の牛肉や豚肉、その他の原材料をYkgでの使用を義務化する」、というふうな施策を展開していけばいい。

この場合、関税法第59条の①において「保税工場における保税作業（改装、仕分けその他の手入れを除く）に外国貨物と内国貨物とを使用したときは、これによってできた製品は、外国から本邦に到着した外国貨物とみなす」からも分かるように完成品に対しての課税対象となる。その結果、貿易の促進化が図られると同時に県内産業保護という施策が展開できる。

例えば、牛肉や革など原料のなめし革の関税率は前者が48.1%、後者が52.5%となって

いるが、牛肉においてはタマネギなどを混ぜてハンバーグやコンビーフなどの加工品にすれば、13.8%となる。また、なめし革の場合、革製ハンドバックにした場合は16.6%となり、最終コストの低減化も図られる。

その他に冷凍カツやポーク、コンビーフハッシュ、ハム、ソーセージ・ウィンナー・フランク及びインスタント麺の具やピラフ・パエリアなどのように、米（コメ）と調合し、冷凍食品用とすれば、関税低下が図られると同時にそれに関連する加工・製造業の芽出しが考えられる。さらに、雇用創出にもつながるはずである。

よって、関税法第59条の①「内国貨物と外国貨物の混合使用の製品は、外国貨物」を根拠法令にすれば、結果的には、現在問題になっている「原料課税オンリー」は事実上回避できるはずである。

(4)「関税法第30条の適用範囲の拡大」

現在の沖縄自由貿易地域は、独自の「港」を持っていないため、自由貿易地域を最大限に生かした貿易業務はなされていない。そのため、沖縄新自由貿易地域の確立にあたっては、関税法108条で定められている保税地域内＝外国地域へ「港・空港」をはめ込むことである。その結果、現存の沖縄自由貿易地域において問題とされている「保税輸送の許可手続き」「横持ち手数料」「輸送費」の問題などはクリアできる。さらに、「関税法第108条」どの関連により、IQ品目の陸揚げ及び製造・加工が可能となってくる。図3-3-1のように港や空港を沖縄新自由貿易地域へ移設することにより、輸入貨物の保税地域内強制搬入制度を事実上回避することができる。

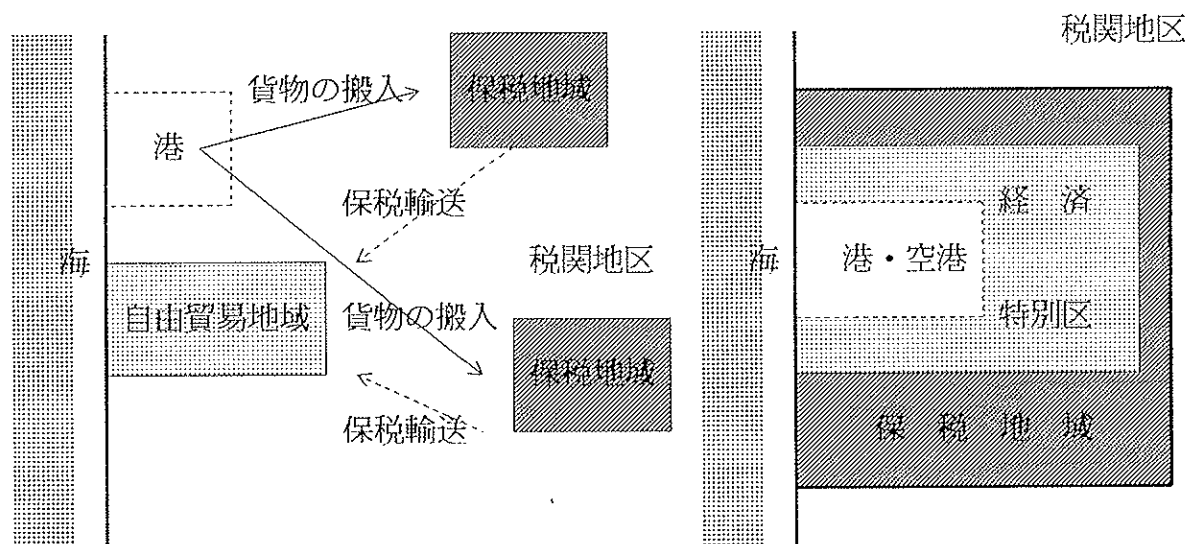
つまり、陸揚貨物に対する品目や数量のチェックなどは保税地域である沖縄新自由貿易地域内の倉庫などで行えばいいということになる。

この輸入貨物強制搬入制度というのは、関税法第30条において「外国貨物は、保税地域以外の場所に置くことはできない」が適用されているためである。ここでの保税地域というのは、同法第29条で定められている指定保税地域及び保税蔵置場、保税工場、保

税展示場、総合保税地域の5地域のことをいう。

現在、本県の輸入貨物に関しては、港から数キロ離れた保税地域への搬入が義務づけられている。それが、「港・空港」が保税地域内にあるということになれば、現在行われているような搬入制度の回避が可能となり、前述の「保税輸送の許可手続き」「横持ち手数料」「輸送費」の問題はクリアできる。

図3-3-1 保税地域の適用拡大



1994年1月1日現在、沖縄には指定保税地域5箇所、保税上屋50箇所、保税倉庫28箇所、保税工場8箇所、計91箇所、面積にして87万7,423㎡が外国貨物を蔵置できる場所とされている。そのため、貿易輸出入貨物に関しては、関税法第30条において港から数キロおよび十数キロ離れたこれらの場所へ蔵置するように規制されている。

さらに、現在関税法では、輸入貨物の有税、無税に関係なくすべての輸出入貨物を保税地域への搬入を義務づけている。つまり、関税ゼロの輸入貨物についても保税地域への搬入が義務づけられている。そのため、保税地域への搬出入チャージ、ハンドリング・チャージ、内容点検料、地上輸送費、配達料などの費用が賦課されている。

したがって、関税法30条の規定を受けている保税地域に「港・空港」を組み込むこと

によって、これらの諸費用が軽減され、貿易の活性化につながるものと考えられる。

この場合、港や自由貿易地域内に保税蔵置場やストックヤード、コンテナヤードなどの保税貨物を蔵置する相当な場所を要することになるが、沖縄経済特別区が県案通り浦添から糸満及び県全域をフリーゾーンにするということであれば、面積の問題は容易に解決できるはずである。

加えて、保税地域内へ港や空港を包含することのメリットは「通し」時間の短縮化と最終コストの低減化につながるものと考えられる。

この「通し」は、関税手続きに要する時間のみでなく、貨物が到着してから税関の許可が出るまでの輸入手続きに要する時間のことを言う。したがって、保税地域への搬入、税関への輸入申告、輸入許可といった各段階での時間の長さである。

税関が行った「通し」時間の調査1996年3月（『貿易実務ダイジェスト』1996年11月）において、海上貨物約4日間で、空港貨物は約2日となっている。

貿易業務の活性化のために、国内消費を目的とする輸入貨物などに関しては事前審査制やアメリカが行っているようなシステムを導入し、貿易の活性化を図るべきである。

基本的に保税地域＝外国地域が確立されている場合、国内消費を目的としない貨物に対しては通関する必要がないため問題はないが、日本本土や県内にて国内消費を目的とする輸入貨物については、「通し」時間の短縮化により、外国－沖縄－本土などのルートにおける比較優位性を出すことである。

ちなみに、アメリカの場合「事前申告、許可制度」において、輸入業者は、貨物の引取申告を貨物到着予定の60日前から、到着後5日までの間に税関に申告することが可能である。また、税関等の納税のための申告（1カ月間の輸入分をまとめて事後に申告ができる＝エントリー申告）や、税関の事前許可（海上貨物については、貨物到着予定の5日前、航空貨物は、最終輸出国を航空機が離陸した後）など輸出入貨物の迅速化を図っている。

(5)「関税法第39条の権限移管」

1988年にオープンした沖縄自由貿易地域の設置目的は、「沖縄における企業立地の促進

と貿易の振興に資する」である。オープン当時から I Q 品目が自由貿易地域内へ自由に搬出入できないことは指摘されていた。

関税法第 39 条には、「税関長は、指定保税地域の目的を達成するため必要があると認めるときは、指定保税地域に入れることができる貨物の種類を定めることができる」とされている。つまり、オープン当時から 97 年の現在まで域内企業の I Q 品目の搬入要請にもかかわらず、税関長はこの権限を行使することはなかった。

いわゆる沖縄自由貿易地域は、「企業立地と貿易促進」がその設置目的であり、その目的達成のために企業側から要請される輸入貨物に対しては域内搬入を許可する必要があると考えるべきである。しかしながら、税関長は I Q 品目に関しては他の開港と同じように輸入割当てをもっていない企業に対しては、許可することはなかった。

したがって、同法第 39 条の権限を県直属や民間の管理会社など米国 F T Z のグランディーやオペレーターのような管理会社へ移管すべきである。

2 沖縄新自由貿易地域法の確立体系



第3章 四節 沖縄新自由貿易地域の提案

本章の第一節で検証したように本県の地理的優位性は明確なものであり、また長寿、亜熱帯、メイド・イン・ジャパン等の地域特性を生かして、独創的なフリー・トレード・ゾーンを創出する必要がある、沖縄県の経済発展及び自立のためにはどうしてもそれが必要になってくる。

一般的に自由貿易地域とは、域内に搬入された物品が輸入税に関する限り、一般的に関税領域外にあるとみなされ、通常の税関の管理を受けない地域をいい、輸入税とは関税及び物品の輸入に際し又はそれに関連して徴収される他の全ての租税、手数料、その他の課税金のことをいう。またその形態については千差万別であり、その国・地域によって異なり「フリー・トレード・ゾーンというのには必ずこうであるべきだ」というのは基本的にはなく、その地域の『空間』＝特性を生かした独創的なフリー・トレード・ゾーンが求められる。

では、沖縄に求められる沖縄新自由貿易地域とはどのようなものであろうか。

自由貿易地域は、本来諸外国から安い原材料・部品・半製品を域内へ持ち込み、アッセンブル組立や製品・商品化し、外国へ積み戻すという手法によって、搬入貨物の関税免除や一時留保により、対外競争力をつけることが第一のメリットである。つまり、原材料や部品・半製品などの中に含まれる不良品や域内での消耗品に対する関税を回避することにより、企業支出を抑え、完成品を再輸出することにより企業利益を追求するものである。その際、中小企業の育成や地域活性化、雇用促進も兼ねていることは言うまでもない。

しかしながら、沖縄新自由貿易地域については以上のような手法は該当しない。なぜなら、APEC（アジア太平洋経済協力会議）において先進国は2010年、発展途上国は2020年を目処に、貿易自由化を目指し、先進国においては輸出振興による貿易・経済振興は認められないためである。

したがって、沖縄新自由貿易地域は必然とその道を輸入促進による貿易・経済振興ということになってくる。一般的な解釈として輸出が輸入を上回らない限り貿易額は赤字に転じ、貿易・経済振興どころか、地域衰退を招きかねない。

しかしながら、沖縄はアジアの玄関口、つまり日本本土への輸入貿易の窓口、台湾－中国間の貿易中継地としての比較優位性は明らかであることから、日本市場や米国市場などをマーケットにした貿易振興が可能と考えられる。

では、沖縄独自の自由貿易地域とはどのようなものであろうか。

沖縄のシン（新・真）比較優位性理論からも伺えるように本県は、「観光地」としての需要も期待できる。ゆえに、キーワードは『輸入促進』＋『中継地』＋『観光地』＝『中継及び観光型自由貿易地域』ということになるだろう。したがって、沖縄独自の自由貿易地域はこの中継及び観光型自由貿易地域以外には考えられない。

(1)中継型沖縄新自由貿易地域

1997年7月1日、香港が中国へ返還された。この返還を台湾は、かなりシビアに受け止めている。台湾は香港返還後の資産凍結を懸念し、フィリピンのスービックや沖縄、パラオ（ペラウ）へ積極的に投資先をシフトさせている。

また、台湾国民党は沖縄に10億ドル規模の投資計画を発表し、さらに、那覇空港の沖合展開や那覇軍港を2,100億円を投じて（BOT方式=Build and Operation Transferの略で、必要な資金は国から調達するのではなく、外資導入によって賄い、投資した外国投資家はインフラ整備等へ導入した資金を回収した後にその国へ引き渡す）整備する計画があることを明らかにした。

台湾は返還後の香港を信じてはいない。クリアランス船による通過貿易からも伺えるように、台湾は明らかに97年7月以降のポスト香港の代替地を模索している。このことは、香港がこれまで果たしてきた機能が完全に消失されるとはいかなくても、低下することを意味している。

中国政府は、「香港基本法」によって返還後においても「50年間不変体制」を維持するとしている。いわゆる、同じ中国内でありながら内陸部における一人当たりのGNP700米ドルと香港の20,000米ドルのギャップは現状通りか、または開く一方と予測される。その結果、人口流動とそれに伴う犯罪を中国政府は、どれだけフィルター役としてコントロールすることができるのか、という問題を抱えることになる。

香港政庁は、香港基本法によって保証されていた返還前の密入境の子供達の居住権を認めず、その子供達を返送する、としている。明らかに「一国二制度」の限界である。台湾の動向を見ている限り香港の中国への返還は、沖縄に大きな可能性をもたらしている。つまり、香港の中国への返還は、沖縄経済発展の起爆剤になる可能性が大であることを示している。具体的には、台湾－中国間の貿易は石垣島をメインとする出国証明書のみクリアランス船貿易から物的流通が派生する中継貿易および中継加工貿易の可能性が出てきている。

では、具体的に沖縄がポスト香港としての機能を果たすにはどのような可能性があるのだろうか。

ポスト香港としての沖縄の可能性においては、とりわけ、物流における中継地としての役割が考えられる。香港の場合、莫大な輸出入貨物および混雑による荷役作業のミスティク、また港湾の問題から沖待ちなどで相当時間がかかる。加えて、台湾企業の香港からの撤退や香港の港湾能力、米国のアジア戦略のための以遠権の問題等を考慮すると、香港の従前の物的流通部門は低下するか、キャバシティーオーバのため物的流通部門をどちらかの地域へシフトせざるを得ない状況と考えられる。

したがって、とりわけ台中貿易における台湾－香港－中国のルートは、明らかに沖縄が有利である。つまり、「台湾政府は中国との直航貿易はあり得ない」としていることから沖縄の比較優位性は香港が中国へ返還されたことにより、現状のところはさらに広がっていると考えてもいい。

沖縄を拠点とする中継貿易の可能性は、沖縄に荷役を集中させ、そこからフィダー船に

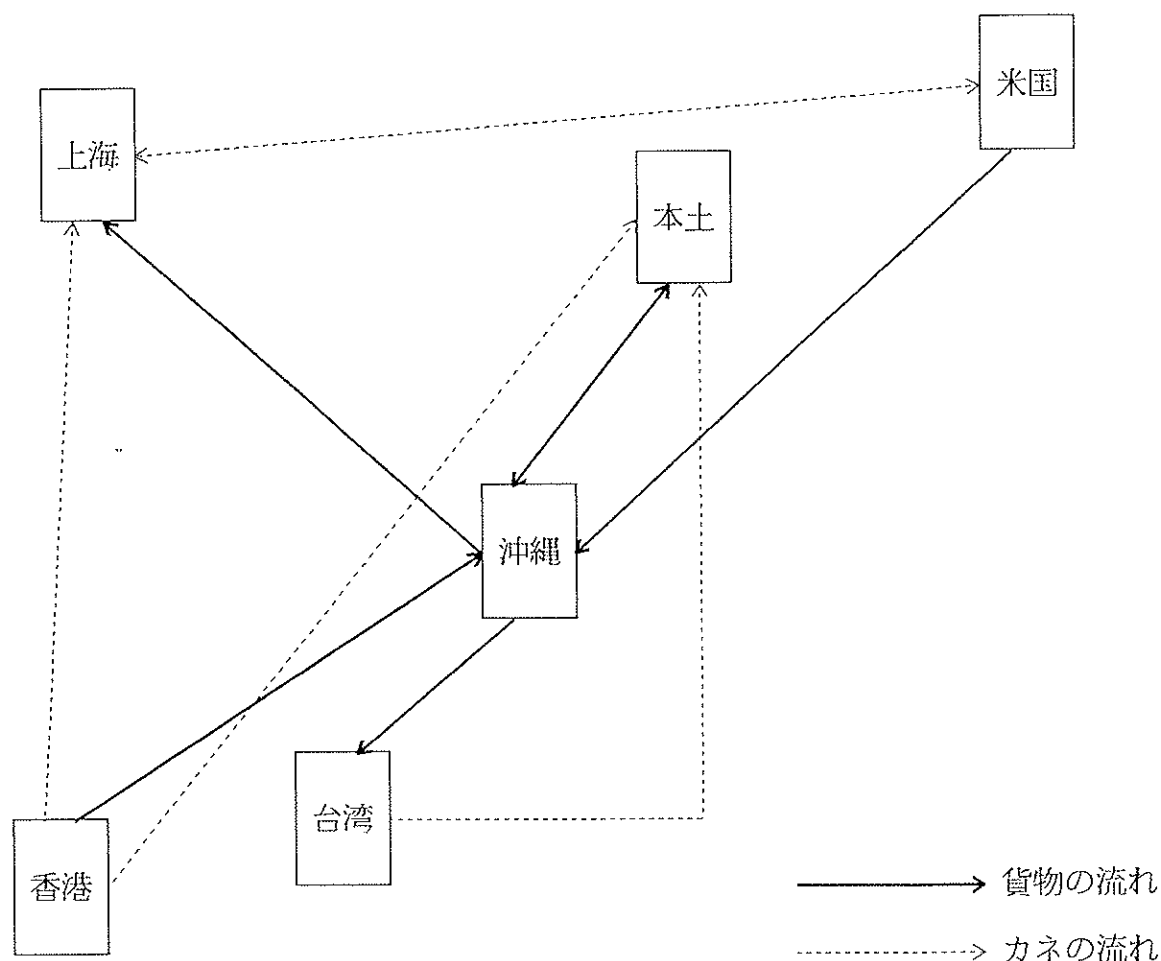
よって各市場に一番近い地域へと搬出する物的流通部門から取り組むべきである。

いわゆる、中継貿易・中継加工貿易に関する荷役作業に必要とする労働や土地は沖縄側が提供し、その物流に関する金融などは香港が担うというように貿易における分業作業を行えば一石二鳥である。

沖縄はこの貿易分業の物的流通部門に特化する道以外はないと考えられる。レイモンド・ヨシテル・オータニ氏が指摘するような金融部門に関しては、日本本土でも未だ「金融ビッグ・バン」が進まない状況であることを考慮すれば、沖縄において香港並の金融部門、本土以上の金融部門の創出はどだい無理があるように思える。

以下の図は沖縄を中継とする貿易形態を示したものである。

図3-4-1 沖縄を中継とする貿易形態



香港を中継地とする貿易形態を沖縄へシフトさせると図のようになる。つまり、米国を含めた視野でシュミレーションしてみると、米国－香港－中国間、台湾－香港－中国間、台湾－神戸－沖縄間を一旦輸出入貨物を中継地である沖縄に集積させて、そこからフィター船で輸送するという手法である。その際、金融面に関してはそのまま貿易国間で行うようにする。

結果的には、物流及び金融が別のルートをたどる貿易分業体制が確立することになる。

(2)観光型ショッピング沖縄新自由貿易地域

関税法第108条には、「この法律の適用については、政令で定める本邦の地域は、当分の間、外国とみなす」とある。この「・・・とみなす」を広辞苑新村出編第四版によると「実際はどうであるかにかかわらず、こういうものだとして扱う」としている。また、角川国語辞典：新版では、「仮にそうだと定める。（見て）それと決める」とある。

この解釈のもと、沖縄新自由貿易地域は「外国」としての絶対的地位の確立が求められる。つまり、外国とされる自由貿易地域に何を入れようが、何を出そうがどのような施設・建物をつくろうが関係ないことになる。

しかしながら、安全保障上・治安上の問題、麻薬やピストル、爆薬などの品目に関しては、自由貿易地域の設置目的には沿わないことから、沖縄新自由貿易地域においては「外国」としての位置づけを強化する一方逆にこれらの貨物に関しては規制を強化する必要がある。

いわゆる、沖縄新自由貿易地域における搬出入の自由は「沖縄の貿易振興及び中小企業の育成」を設置目的としているため、安全保障及び治安上の問題などや政治上のものを除き、設置目的を達成しうる貨物に限定されるべきである。

その際、関税法第39条の権限を県直属の自由貿易管理事務所に移管するのは言うまでもない。

大城肇氏（琉球大学教授）は、論文『島嶼経済の構造的不均等と経済自立－沖縄県経済

の場合』の中で「財政特例という措置によって法律の目的を達成することが意図されていることである。・・・地域間に生じている不均衡を是正し、国土の均衡ある発展を図るための財政特例を講ずるがための根拠法令として、上で列記した諸立法が制度として整えられてきたといえよう⁽³⁹⁾」として、後進性が見られる地域に関する諸立法の意義を述べている。

本県においては「沖縄振興開発特別措置法」（昭和46年）が上述の諸立法の具体的な法設置の目的にあたる。つまり、自由貿易地域の設置は沖振法第23条の基、「沖縄における企業の立地を促進するとともに貿易の振興に資するために必要な地域を自由貿易地域として指定することができる」の旨から前述の『法律の目的達成』という見地から「企業立地と貿易振興」においては、当然自由貿易が保証されなければならない。

一般的に自由貿易地域においては、「通関地区に移入された場合、課税対象となるのであっても、FTZ内で消費、廃棄処分、又は非課税対象に変化する場合には関税が回避される⁽⁴⁰⁾。この「消費」の取り扱いが非常に重要になってくる。

例えば、我々はお店に行き100円のチョコレートを購入しようとするとき、レジでは消費税が賦課されて105円がチョコレートの代価として要求される。そして、その代価の支払いと同時にチョコレートは我々のものとなる。つまり、100円のチョコレートは105円支払うことにより、我々によって消費されたことになる。この「消費」を角川国語辞典では、「欲望を満たすために、財貨を消耗する行為」としている。いわゆる、自由貿易地域内において物資の販売が行われ、我々がその物資を購入した（消費した）と同時に関税が回避されるとの解釈も成り立つところである。ゆえに、上述の根拠の基、観光ショッピング型沖縄新自由貿易地域を提案する。

香港やシンガポールのDuty Free Shopは認めていないが、フィリピンのスービックにはその施設内に6つのDuty Free Shopがあり、そこでは、アルコールに対する非課税が認められている。フィリピン国民も免税品を一人100米ドルまでなら買うことができ、外国人なら一人1,000米ドルまで免税品を購入することができる。フィリピンのスービックをモ

デルにして、関税法における「自由貿易地域内における消費廃棄処分・・・は関税を回避することができる」の旨からも明らかであるように域内におけるDuty Free Shopや外食関連産業の立地が可能と考えられる。

規制緩和の分野にもよるが、以上のような県内消費者や本土観光客に魅力ある『空間』を提供することによって、沖縄の観光関連産業や各種産業に大きなインパクトをもたらすに違いない。また、保税地域内である自由貿易地域には港や空港が含有されていることを前提とした場合、沖縄にある空港を単に輸送手段としての機能施設のみではなく、素敵な時を過ごすことのできる『空間』（スペース）にし、観光関連産業の活性化に一役かってもらうことが必要である。

「日本にはDuty Free Shop制度を導入している地域が数カ所あり、その中の一つに成田空港がある。これから海外旅行をしようとする日本人観光客が、その訪問地のDuty Free Shopと比較すると決して安くはない免税品（国内で普通に買うよりは安い）を買っていく。それを、海外の友人へのお土産ではなく、自分のためのものである。なぜならば、壊れたとき等は修理してもらえるからである。ローレックスの時計や高級毛皮を買うのに数百万円を安心して払える店として成田空港のDuty Free Shopは最適なのである⁽⁴¹⁾。」

沖縄新自由貿易地域の形態として免税物産の販売や複合型娯楽施設を備えた一大ショッピング・モールの設置が賢明である。その際、アジア地域の食文化を楽しめるような空間の設置も並行して行うべきである。事実日本本土からの観光客に人気があるのは、那覇市街地の台所とも言われる公設市場である。そこには、沖縄の食文化の基礎をなしている食材が豊富に展示・販売されており、観光客はガイドやガイド・ブックなどの紹介により、そこを訪れ一階で販売されている伊勢エビや沖縄特有のカラフルなミーバイ（和名：スズキ目・スズキ科：ハタ）、イラブチャー（スズキ目・ブダイ科：ブダイ）などの魚、水産物、及びブタなど3,000から5,000円で購入した食材を2階で調理してもらい、沖縄の食を楽しんでいる。

2階では主に沖縄専門料理店が幹をならべ、その他に中華、寿司屋、洋食など計12もの

飲食店が隣接し、購入した食材を 500円という手頃な価格で調理・提供している。観光客は実際はもっと沖縄を含めてアジア地域の空間を求めているが、沖縄にはないので我慢しているにすぎない。

ゆえに、ニーズとシーズとうまく生かし、自由貿易地域内の空港を単なる輸送手段としての機能施設のみではなく、Duty Free Shopや外食関連産業、屋台村のような『空間』を創造し、通関前貨物・免税物資を低価格で提供できれば沖縄の観光関連産業創出にとってこれほど明るいニュースはない。自由貿易地域内で県内消費者や観光客（一般旅行者）を対象にして、免税物資・通関前貨物を販売する形態も可能になればさらに活性化がみられるはずである。

スペインのバルセロナ・ゾーンでは、広範は製品の輸入業者を引きつけている。そこでは、商品の展示に重点を置き、洗練された、魅力的なディスプレイによって、コーヒーやココア、綿花のような単純な品物から電子製品、船員用衣服、アルコール飲料、貴金属・宝石から家庭用品、オリエント・カーペットのような消費者向けの製品に到る広範な商品売り込んでいく。

沖縄新自由貿易地域においても多くの人が出入りするように世界中の商品を揃え、展示品を格安に提供し、そこへ行けば安くて良いものが手に入れられるFTZを創出すべきである。子供連れの家族のためにアミューズメント・パークを設置するなど、ショッピング施設と娯楽施設を組み合わせるなど魅力ある『空間』を創造すべきである。単なる中間流通業者のカットによる、コスト削減をメインとする従前のような自由貿易地域では消費者や観光客の足をそこへ向けるインセンティブにはならないし、到底魅力ある『空間』とは言えない。

さらに、沖縄県物産公社が行っているように沖縄の県産品・特産品を海外へ発信してくれるようなパイロットショップの設置も並行してすすめるべきである。

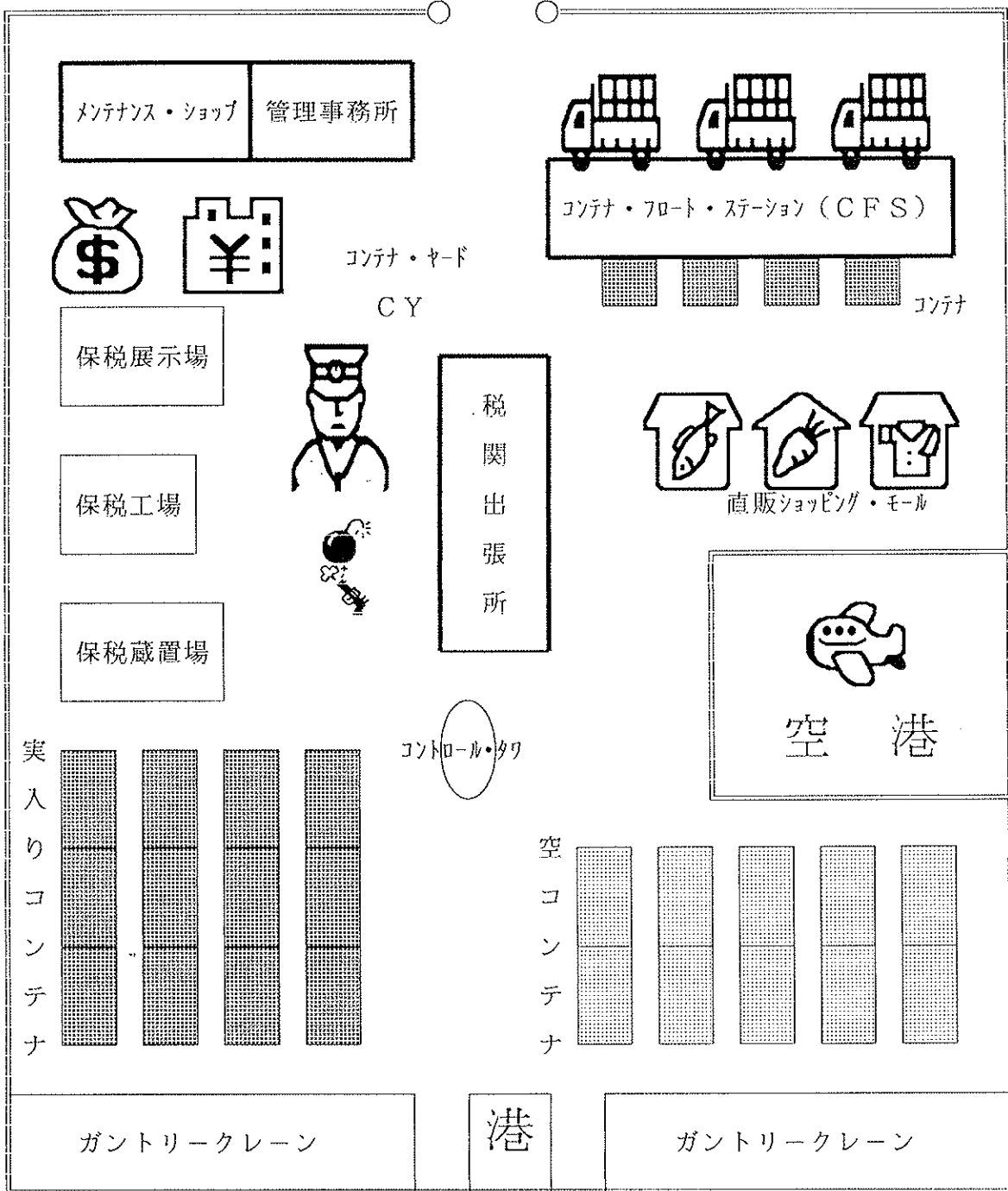
イメージ的にはアメリカのMole Of America を参考にし、本県が観光立県と輸入依存型県であるのを組み合わせて一大ショッピングセンターのMole of The Pacific を創造すべき

である。もちろんこのMole of The Pacific（自由貿易地域）内においては免税物資・通関前貨物の安くて良い品をで提供できる「ショッピング・センター型フリーゾーン」の設立が望まれる。

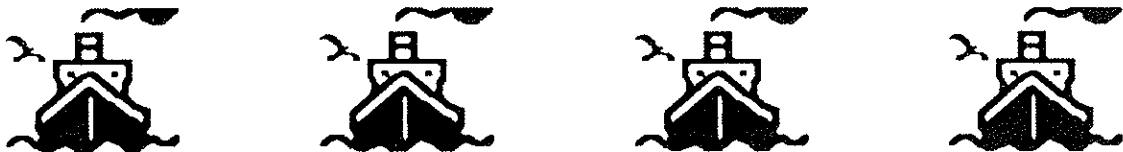
ちなみにMole Of America は、1992年に8月11日にセント・ポール国際空港から5分、フリーウェイ 495号線とシダー・アベニューの交差する旧メトロポリタン・スポーツセンター跡地に位置した米国ミネソタ州ブルーミントン市、ミネアポリスにオープンした。通常の大型スーパー・リージョナルショッピングセンターの総賃貸面積 100万～150万平方フィート（28,000～42,000坪）の3～4倍を持つ420万平方フィート（117,000坪）、駐車収容可能台数13,000を完備した複合型娯楽施設である。米国の最大規模の商業・娯楽複合センターで、口の字型にモールがつくられ、四隅に有名な百貨店（ノードストロム、シアーズ、メーシーズ、ブルーミング・デール）を配置し、その他にコールズ、J. C. ペニー、ソフィスと400店以上にも昇る専門店、さらにナッツキャンプ・スヌーピーと呼ばれる世界最大の屋内娯楽施設も導入されている。

Mole Of America はコンセプトが異なる4つの特色を持つテーマ・ストリートによって構成され、1年中サマー・デーをテーマにふんだんに取り入れた自然光と青々とした木々との調和によって屋外でのショッピングを想わせる「ノース・ガーデン」をはじめ、世界のトップ・デザイナーズ・ブランドを売る「サウス・ブルーバード」、さらに世界の有名専門店を配置した「ウェスト・ストリート」、そして「イースト・ブロードウェイ」にはアンテラーやタルボット、バナナ・リパブリック、リミテッドなど最新でホットなファッションを提供する専門店等によって形成されている。つまり一つひとつのストリートが独自のテーマを持ち、一つの街として表現されている。

図 3 - 4 - 2 沖縄新自由貿易地域イメージ図



コンテナ船



おわりに

沖縄自由貿易地域の設置目的は、「沖縄における企業の立地と貿易の振興に資する」ことであり、『自由貿易地域』の設置そのものが目的ではない。つまり、沖縄の「自由貿易地域」は、その目的を実現させるための一手段であるが、その手段が『目的化』してしまっているところに問題があったように思える。いわゆる「ハコものづくり」で終わってしまっているため外資・内資企業を沖縄へ引っ張ってくる法整備などのソフト面のインセンティブが欠落していた。たとえ外航船が着港できる港やガントリークレーン、コンテナヤードなどのインフラ整備が充実していたにしても、貿易業務に関する法制度が従前のような関税法や外為法など法令間でバッティングする法体系であったのでは「自由貿易」は成立しない。

例えば、どのような大型の内資・外資であっても本県においては必然的に内国の現行制度を適用せざるを得なくなるため、沖縄自由貿易地域の設置目的の達成は不可能であったと考えられる。いわゆる、外国企業や本土の大手企業が沖縄自由貿易地域に入居していたにしても現在のような法制度の下では決して活性化することはなかった。

近隣諸国のフリー・トレード・ゾーン等（貿易促進地域）の場合、必ずハード面（インフラ整備等のハコ）とソフト面（諸制度の優遇措置や法制度の一貫性）がうまく組み合わされている。

沖縄新自由貿易地域の確立に当たっては、現存の自由貿易地域から教訓を得て、施設の整備・拡充などハード面はもとより法整備や港湾・空港使用料（公租公課）の減免措置、優遇措置など本土・外国企業を沖縄へと引っ張ってくるインセンティブが必至である。

したがって、インフラ整備・公共事業オンリーの産業振興策は、従前の二の舞になりかねない。インフラ整備は貿易促進のための必要条件であるが十分条件ではない。ハード面だけの産業振興策では片手落ちになってしまう。

沖縄自由貿易地域の成功させるためには、沖縄の地域特性を生かし、自由貿易地域内における保税蔵置場や保税工場、保税展示場など保税地域制度を充実させるかたわら産業や雇用創出の波及効果を考慮しつつも、地域産品の開発などが行われるようなシステムづくりが重要となってくる。

特産品・名産品開発にあたっては、シーズとニーズを十分考慮して内外の観光客誘致のためのインセンティブとなるような施策を展開しなければならない。つまり、安価な原材料・部品・半製品などをFTZ域内へ搬入し、組み立て関連業及び製造業が観光客や顧客のニーズに合わせた製品・完成品に仕上げることにより、観光客や一般消費者の購買意欲をそそるなど、モノとカネが上手く流れるシステムづくりが求められる。

そのために、沖縄の地理的・文化的優位性、自然資源の賦存量や気候条件など既存の比較優位を生かすとともに、沖縄の産業振興策のカギとなりうる「沖縄新自由貿易地域の再整備・拡充」や、法整備及び特別税制措置・優遇措置などにみられるような外国地域としての形成・確立により新たな比較優位となるものを創出しなければならない。比較優位性とは、本来そのものがもっている機能や条件などを生かすと同時に「新たにつくり出すもの」でもある。

沖縄を中継地とする比較優位性は、品目によっては、〔Sea&Sea〕及び〔Sea&Air〕、〔Air&Air〕でも明確であることは周知のところである。これは本土においては外国貨物のメイン・ポート（空港・港）は決まっており、それらのメイン・ポートから距離が遠い市場においては沖縄を中継する方が断然有利になってくる。つまり、本土では、外国貿易においては指定された空港・港のメイン・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それほど高くないが、市場までの輸送費が総合コストを引き上げるためである。したがって、沖縄を中継として、市場に一番近いブランチ・ポート(Branch Port)に輸送することの方が賢明であり、また税制的にも有利である。

グローバル化・ボーダレス化・国際化＝国が一つの単位ではなく、ローカルイニシアテ

ィブ（地方分権）が叫ばれている昨今、沖縄は地理的・文化的・民族的に似たような近隣諸国の地域（リージョン）で経済のしくみを考えていかなければならない。

中継貿易に関しては、台湾－石垣－中国のそれが考えられる。97年以降、中国は正式には台湾との直接貿易はありえないとしており、今まで通り第三国を経由するものとみられる。ゆえに従来通りの台湾－中国間の貿易は第三国の石垣（沖縄）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うるだろうが、例えば、米国－日本間や台湾－日本間、米国－中国間においては、那覇港や中城港がメインとなる可能性も出てくるはずだ。いわゆる国と国の組み合わせによっては、那覇港やその他の港が有利になってくる場合も考えられる。

沖縄における通過・中継貿易の比較優位性の可能性は実際のデータからも証明されている。これまで沖縄自由貿易地域に関して指摘されていた問題や、本稿において新たに判明した課題に対して積極的に取り組み「自由貿易」を可能にせしめることができれば沖縄の経済自立の一助となりうるだろう。

また、中央政府自身における積極的な取り組みも要求されるところである。日本国内に唯一設置されている沖縄の自由貿易地域は、第1次沖縄振興開発計画において、「わが国の東南アジアの玄関口としての沖縄県の地理的優位性を活用する方向で、自由貿易地域の設置について検討をすすめる」とし、設置について政府の消極的な態度が窺われる。さらに第2次沖縄振興開発計画においては、「沖縄の地理的特性を活用した自由貿易地域の設置を図り、企業の立地と貿易の振興に努める」とし、第1次計画の「検討をすすめる」から「設置を図る」と、一步前進した姿勢を示してはいるものの、あくまでも沖縄自由貿易地域（ハード）設置そのものが目的化し、各省庁が縦割行政に固執して一行に自由化が進まないように思えてならない。

沖縄問題の最重要課題とも位置づけられる「沖縄自由貿易地域」の設置目的の実現に向けて、日本政府の理解及び沖縄の大いなる努力が期待されるところである。

(注・引用)

- (1) 「沖縄県の自由貿易振興ならびに自由貿易地域の拡大展開等に関する調査報告書」
125項 平成6年3月 株式会社 地域開発研究所
- (2) 「沖縄県の自由貿易振興ならびに自由貿易地域の拡大展開等に関する調査報告書」
125項 平成6年3月 株式会社 地域開発研究所
- (3) 「沖縄全県FTZの挑戦」 平野拓也 同文書院インターナショナル 78項
- (4) 「レキオス新時代」第4部－沖縄経済特別区 No83
- (5) 「地域開発」'96年9月発行 通巻384号 特集：自由貿易地域による地域振興
27項
- (6) 「地域開発」'96年9月発行 通巻384号 特集：自由貿易地域による地域振興
27項
- (7) 「沖縄県自由貿易地域の拡大に関する調査報告書」(財)国際貿易投資研究所
164項 平成2年3月
- (8) 「沖縄県自由貿易地域の拡大に関する調査報告書」(財)国際貿易投資研究所
188項 平成2年3月
- (9) 「沖縄県自由貿易地域の拡大に関する調査報告書」(財)国際貿易投資研究所
189項 平成2年3月
- (10) 「米国Foreign-Trade Zone調査報告書」昭和60年2月
沖縄県フリーゾーン推進協議会 57項
- (11) 「米国Foreign-Trade Zone調査報告書」昭和60年2月
沖縄県フリーゾーン推進協議会 65項
- (12) 平成5年度「南西地域産業の活性化に関する調査研究事業」華南経済圏調査報告
21項 平成6年3月 (財)南西地域産業活性化センター

- (13) 「～沖縄・台湾産業交流事業報告書Ⅰ～」平成7年度南西地域産業活性化センター
142～143項
- (14) 「兩岸経済交流と台湾」渡辺利夫 編著 日本貿易振興会（ジェトロ）1993年
173項
- (15) 「～沖縄・台湾産業交流事業報告書Ⅰ～」平成7年度南西地域産業活性化センター
126項
- (16) 「～沖縄・台湾産業交流事業報告書Ⅱ～」平成7年度南西地域産業活性化センター
17項
- (17) 「米国FTZ（フォーリン・トレード・ゾーン）制度と運営の実態」
29項 1992年 JETRO日本貿易振興会
- (18) 「米国FTZ（フォーリン・トレード・ゾーン）制度と運営の実態」
90項 1992年 JETRO日本貿易振興会
- (19) 「貿易革命」－亡国から救国の貿易へ－白桃書房
平野拓也著 1996年9月16日 138項
- (20) 「香港と中国」－融合する華人経済圏－ 著者：野村総合研究所（香港）有限公司
日本能率協会マネジメントセンター 141項
- (21) 「日本の改革は沖縄から」レイモンド・オータニ著
海苑社 48項～49項
- (22) 「爆発する中国市場経済の実態」産能大学出版部 ニコラス・R・ラーディー著
129項 古澤徳明訳
- (23) 「爆発する中国市場経済の実態」産能大学出版部 ニコラス・R・ラーディー著
114項 古澤徳明訳
- (24) 「南西地域産業の活性化に関する調査研究事業」－華南経済圏調査報告書－
平成5年3月 （財）南西地域産業活性化センター 123項
- (25) 「経済発展の理論」西川潤著 日本評論社 32項

- (26) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 33項
- (27) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 138項
- (28) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 59項
- (29) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 59項
- (30) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 29項
- (31) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 60項
- (32) 「経済発展の理論」 西川潤著 日本評論社 61項
- (33) 「国際経済学」 第6版 C. P. キンドルバーガー・P. H. リンダート著
相原 光・志田 明・秋山 憲治共訳 評論社 155項
- (34) 「入門経済学」 伊藤元重著 日本評論社 316項
- (35) 「貿易革命」 平野拓也著 白桃書房 211項
- (36) 「国際経済学」 若杉隆平著 岩波書店 133項
- (37) 「新版：経済原論」 千種義人著 慶応通信株式会社 241項
- (38) 「入門経済学」 伊藤元重著 日本評論社 317項
- (39) 「島嶼経済の構造的不均衡と経済自立」－沖縄県経済の場合－
大城 肇（琉球大学教授） 45項
- (40) 「沖縄県自由貿易地域の拡大に関する調査報告書」平成2年3月
(財)国際貿易投資研究所 134項
- (41) 「第3部海外派遣研修レポート」平成7年度
沖縄県自由貿易地域管理事務所 玉城恒美 勝連盛博 5項

参考文献及び資料

1. 「ポスト香港と沖縄」宮城 弘岩著 ボーダーインク
2. 「『沖縄発』の時代」宮城 弘岩著 沖縄出版
3. 「年報」1994年度 No6 沖縄大学地域研究所
4. 「年報」1995年度 No7 沖縄大学地域研究所
5. 「沖縄県自由貿易地域の拡大に関する調査報告書」(財)国際貿易投資研究所
6. 「自由貿易地帯と横浜港」財団法人 神奈川経済研究所
7. 「沖縄における自由貿易制度」ーその生成と事業活動ー高村忠也 神戸大学教授
神戸港研究(神戸港湾経済研究所) No5(1973年. 1) 抜刷
8. 「アジア四小龍」ーいかにして今日を築いたかー
エズラ・F・ヴォーゲン著 渡辺村夫訳
9. 「委託加工の実態調査」ー中国華南地域ーージョイン事業調査報告書ー
平成5年3月 日本貿易振興会機械技術部
10. 「中国」経済・貿易の動向と見通し ARCレポート 1995Ⅱ
財団法人 世界経済情報サービス(ワイス)
11. 「華南経済圏の発展と拡大」 1995年3月
日本貿易振興会海外経済情報センター
12. 「離島港湾の開港条件整備計画調査」報告書 平成3年3月 沖縄県土木建築部
港湾課 財団法人 港湾空間高度化センター
13. 「沖縄・台湾産業交流事業等報告書Ⅰ」 平成7年3月
財団法人 南西地域活性化センター
14. 「華南経済圏」ー香港でみるアジアボーダレス時代と中国ー
1992年3月 日本貿易振興会 海外経済情報センター

15. 「産業総合研究調査書」 第1号 1993年3月
沖縄国際大学 産業総合研究所
16. 「産業総合研究調査書」 第2号 1994年7月
沖縄国際大学 産業総合研究所
17. 「産業総合研究調査書」 第3号 1995年3月
沖縄国際大学 産業総合研究所
18. 「平成5年度華南経済圏調査報告書Ⅱ」 平成6年3月
南西地域の活性化に関する調査研究事業 財団法人 南西地域産業活性化センター
19. 「自由貿易地域の施策展開に関する調査報告書」 昭和61年10月
(株) 沖縄計画研究所
20. 「兩岸経済交流と台湾」 渡辺利夫編著 1993年 日本貿易振興会 (ジェトロ)
21. 「総合保税地域のあらまし」 1992年5月8日 保税地域制度研究会
22. 「アジア共同体の時代」 -さらばアメリカ- 邱永漢 渡辺昇一共著 PHP研究所
23. 「国際交流・物流拠点形勢調査報告書」 平成4年3月
沖縄開発庁総合事務局総務部調査企画課
24. 「SUBIC BAY FREEPORT, PHILIPPINS」
A Guide for the foreign and Local Investors
Joaquin Cunanan & Co—Member firm of Price Waterhouse Worldwide
Organization
25. 「国際都市」の陥穽 牧野浩隆 琉球銀行常任監査役
沖縄タイムス連載 96年6月21日～8月9日完
26. 「どうする沖縄経済」 「国際都市へのもうひとつの視点」
宮城弘岩県物産公社専務理事 琉球新報連載 96年8月20日～9月20日完
27. 「HARVARD BUSINESS REVIEW」 May-June 1990
The Core Competence Of the corporation 79～91項

28. 「The Knowledge-Creating Company」
「知識創造企業」野中郁二郎+竹内弘高〔著〕〔訳〕梅本勝博 東洋経済新聞社
29. 「米国FTZ（フォーリン・トレード・ゾーン）制度と運営の実態」
JETRO日本貿易振興会（特別経済調査レポート・平成3年度）
30. 「平成7年度，第3部海外派遣研修レポート」
沖縄県自由貿易地域管理事務所 玉城恒美 勝連盛博
31. 「香港駐在員ニュース」 沖縄県香港駐在員 下地芳郎 平成8年8月6日
32. 「世界のフリー・トレード・ゾーンの実態」日本のFAZのガイドのためにー
世界自由貿易地域振興会 1992年
33. 「沖縄県の貿易振興施策ならびに自由貿易地域の拡大展開等に関する調査報告書」
株式会社：地域開発研究所 平成6年3月
34. 交易型産業立県への挑戦「21世紀沖縄の企業産業戦略」大交易時代の再来を
吉川博也 著 サザンプレス
35. 「どうする沖縄経済」「沖縄新自由貿易地域の構造」沖縄FTZと制度改正
吉川博也 琉球新報連載 96年9月25日～11月2日完
36. 「香港と中国」ー融合する華人経済圏ー野村総合研究所（香港）有限公司
日本能率協会マネジメントセンター
37. 「貿易革命」亡国から救国の貿易へ
平野拓也著 白桃書房
38. 「物流のしくみ」 松尾俊和著 日本能率協会マネジメントセンター
39. 「沖縄自由貿易地域の拡充整備及び新規展開のための基本計画調査」
平成7年1月 沖縄地域工学研究所
40. 「日本の改革は沖縄から」ー沖縄フリーポートへの提案ー
レイモンド・オータニ 海苑社 1996年9月11日
41. 「経済発展の理論」西川潤 日本評論社 昭和51年4月30日

42. 「国際経済学」－経済学全集16－ 新開陽一
43. 現代経済学入門 「国際経済学」 若杉隆平 岩波書店
44. 「国際経済学」第6版 評論社
C. P. キンドルバーガー・P. H. リンダート著
相原 光・志田 明・秋山 憲治 共訳
45. 「入門：経済学」 伊藤元重著 日本評論社
46. 新版「経済原論」 千種義人著 平成5年3月30日 慶応通信株式会社
47. 増補改訂第3版「経済原論演習」 千種義人著 週刊住宅新聞社
48. 爆発する「中国市場経済の実態」 1995年1月30日 産能大学出版部
ニコラス・R・ラディー著 古澤徳明〔訳〕
49. ゼミナール「日本経済入門」 日本経済新聞社編 日本経済新聞社 1985年
50. 「沖縄自由貿易地域の拡充整備及び新規展開のための基本計画調査」
平成7年3月 沖縄地域工学研究所
51. 「次はこうなる」 境屋太一 講談社
52. 「フォーカス」 アル・リース ダイアモンド社
53. 「貿易のしくみ」 梶原昭次 日本実業出版社
54. 「沖縄全県FTZの挑戦」 平野拓也著 同文書院インターナショナル