

前回指摘したように、
南西地域産業活性化センタ
ーによるヒアリング結果
からも、沖縄FTZの
インフラ整備が強く望ま
れている。つまり、外航
貿易ができる最小限のイ
ンフラ(物流・流通シス
テム)を構築することに
ある。具体的には、「港
のほかに敷地面積(規模)
を拡大し、そこに物流に
必要な諸整備を施す。

例えば、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
トックヤード等の輸入貨
物がスムーズに流れるシ
ステムを構築することで
ある。

そこには、輸入・移入
貨物を用途にあわせて処
理できる保税倉庫、保税
通関の規制緩和を

工場、保税展示場のよう
な施設が集積し、スムー
ズに貨物が流れるシステ
ムが不可欠である。

また、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)を持つ
た各種の機関と大量の貨
物についての海上輸送や

インフラの重要性につ
いてジエトロ香港センタ
ーでは「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、
それが軽減策も必要と
している。また、現行の
税法では無税の輸入貨
物も保税地域への搬入を

高良 守

▷5◁

て余計にコスト高にな
ってしまう。
つまり、保税輸送(陸
送)の形をとったにして
もフリーゾーン内に物流
の玄関となる空・海・陸

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、
係施設及び諸機能につ
いて、沖縄側の整備が不十分
が接続されていなければ
ば余計にコストがかか
ってしまう。さらに、大型
型船を停泊できるだけの

貨物を那覇港から同地区
性やその他について以下
のように述べている。
「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
が接続されていなければ
ば余計にコストがかか
てしまう。さらに、大型
型船を停泊できるだけの

貨物を那覇港から同地区
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、
係施設及び諸機能につ
いて、沖縄側の整備が不十分
が接続されていなければ
ば余計にコストがかか
てしまう。さらに、大型
型船を停泊できるだけの

商的機能の集積も必要

望まれる空・海・陸の接続

益をもたらすと同時に、
中国製品を仕向け先に速
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」と述
べている。沖縄の自由貿
易地域は、空・海・陸が

直結しておらずその分だ
ものが挙げられる。外国

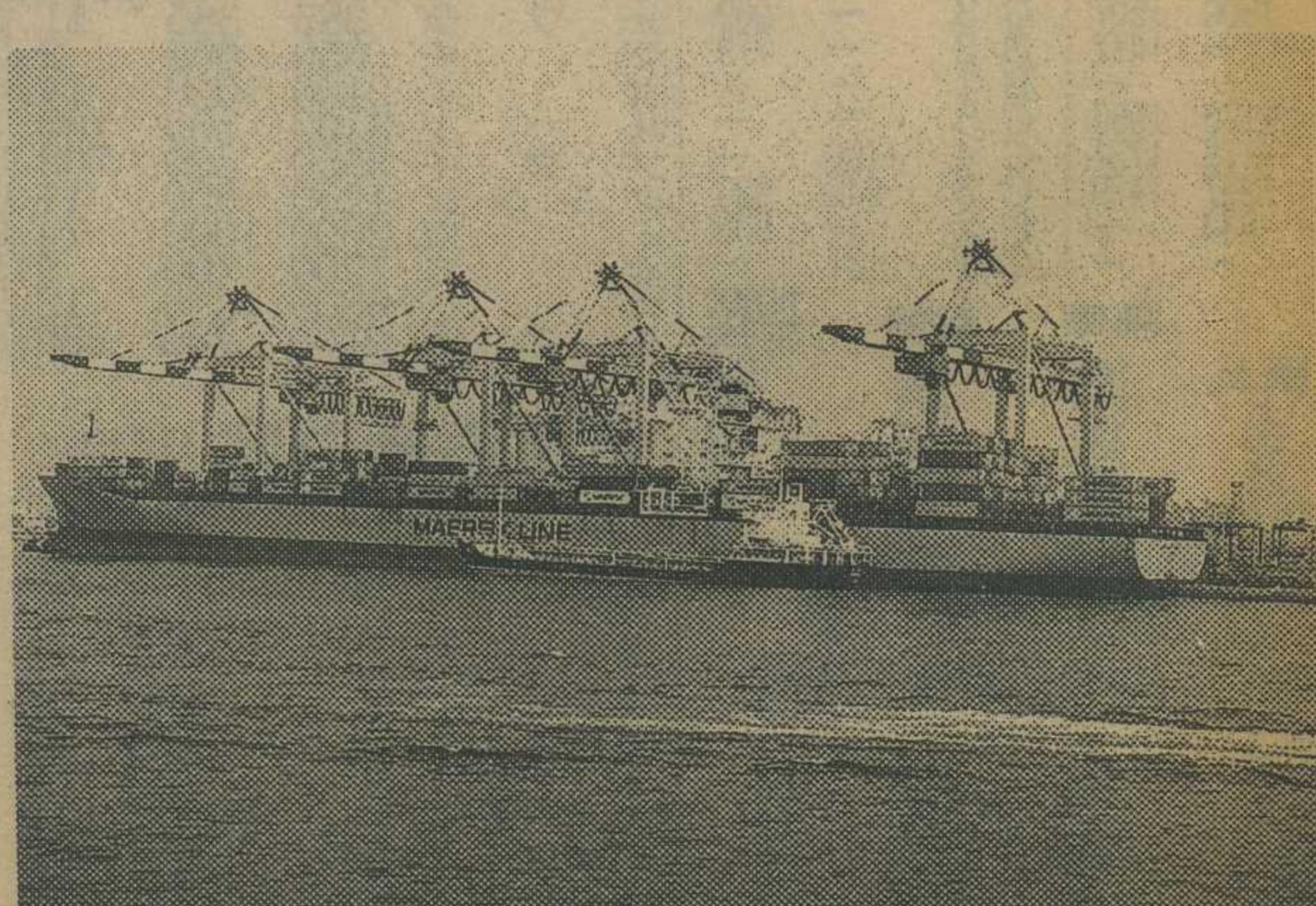
の場合は、貿易商社
や銀行、保険やその他の
金融機関、海運会社、陸
運業、港湾運送業、港湾
関連事業などである。

具体的には、貿易商社
や銀行、保険やその他の
金融機関、海運会社、陸
運業、港湾運送業、港湾
関連事業などである。

さらに、斐リピンの
サービス基地に関して
は「飛行場、港などあら
ゆるインフラが整備さ
れ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」と述べて

いる。

(琉大大学院生)



大量的物流に不可欠なガントリークレーンを備えた台湾・高雄港