

沖縄FTZと中継貿易の展望

高良 守

▷ 8 ◁

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三国(通過国)を経由する場合に經由国である第三国からみた貿易現象であり、經由国において輸入手続きをするのではなく、また、經由にあたって、經由国の業者がその売買に關与しているかどうかはまったく関係がない。

つまり、出入貨物が物理的に經由国の領域を通過してゆくにすぎないものを指している。しかし、この輸出入貨物の通過にともなう生じる商的労務の報酬(運賃、保険料、港湾取扱料、その他)が得られるというメリットがある。

他の海港では、入港料(船舶総トン数一トにつき約二円七十銭が徴収されているが、那覇港などでは貨物一トにつき一十七・四十円の通過料が徴収されている。また、コンテナ一個(二十ト)の場合、沿岸料(一万四千四百六十円) + 施設料(千円) + 検数料(千五百八十円) + 通過料(六百二十一円) = 一万七千七百六十一円になり、特に他港ではみられない通過料金など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。

指定保税地域が保税上屋を活用して行われる今日の「台湾→沖縄→中国」のルートは完全に「通過貿易」である。これは、

台湾、中国間の貿易船が台湾側の事情により、ダイレクトの貿易取引を認めていないため、第三国

ためて中国まで日本から沖待ちのままB/L(送り状)を再発給してもらい、接岸もせずにそのまま中国に向かうケースである。ゆえに、全く貨物は動かないことになる。

つまり、石垣港、那覇港を通過するクリアランス船は、石垣港には停泊せず、同島から約二・三・五キロ沖で日本の税関職員がモーターボートで出向し、貨物船上にて通関手続きをする。これは約三、四十分程度で終了し、日本の税関職員がサインした一枚の通関証明書が交付される。このクリアランスを受領次第、大陸へ航行する。

一九九五年の貿易を金額ベースで見ると全輸出額一千億円のうち一千十億円(九二・四%)は石油製品であり、全輸入一千七百五億円のうち一千二百十億円(六〇・三%)は原油である。主要輸出国は、大韓民国(三七・八%)、中華人民共和国(一

年々増えるクリアランス船

石垣が台中貿易の中継地に

(表1) クリアランス船入港状況 (単位: 隻)

港別	区分	91年	92年	93年	94年	95年
那覇港	外貨船	746	913	704	607	562
	クリアランス船	46	67	57	48	30
石垣	外貨船	889	1088	1006	1057	1297
	クリアランス船	653	705	741	859	1099
その他	外貨船	705	657	765	844	856
	クリアランス船	—	—	—	—	—
合計	外貨船	2358	2658	2475	2508	2715
	クリアランス船	699	772	798	907	1129

注: 特殊船舶および公用船舶を除いた外貨船のみの入港隻数である。(出所) 沖縄地区税関

(表2)

	90年	91年	92年	93年	94年	95年
中国→台湾	180	308	328	317	379	546
台湾→中国	196	332	376	418	480	553
その他	19	13	1	6	0	0
合計	395	653	705	741	859	1099

(出所) 沖縄地区税関

(琉大学院学生)