

# 長崎県における自由港設置運動

—特に現行保稅制度と自由港の限界と関連して—

松 本 勇

## 目 次

1. はじめに
2. 長崎県における自由港設置運動の背景
  - a. 長崎港における戦前、戦後の貿易
  - b. 長崎県と中国貿易及び東南アジア貿易
    - i. 長崎県と中国貿易
    - ii. 長崎県と東南アジア貿易
  - c. 国際観光船と長崎港
3. 自由港についての考察
  - a. 自由港の性格による分類
  - b. 自由港の自由性の広狭及びその経済的意義
4. 保稅制度と自由港
5. 保稅制度と自由港に対する行政理論
6. 我国における外国港形態についての考察
7. アメリカ合衆国における外国貿易地帯の企業活動
8. 人的規制、物的規制、資金的規制と自由港制度
9. 高雄加工輸出区
10. 馬山輸出産業自由地域

### 1. はじめに

本稿における自由港についての考察は、昭和40年頃に起った長崎県における自由港設置運動の背景を述べ、次に自由港とは何か、特に我国に設置した場合、ここから得られる効果は具体的にどのようなものがあるのかという、きわめて実際の論法で進めていくことにする。これにより自由港そのものが持つ限界というものを理解したい。結論を先に言うならば、我国に自由港を設置したとしても、これによるめざましい発展は期待出来るも

のではなく、現行の保稅制度とあまり相違がないように思われる。これは実際面から見た結論である。長崎港に設置する場合には、特に観光を目的としたショッピング・センターという意味では、かなりの効果を期待出来ると思われる。これは後に詳しく述べる。

自由港と保稅制度は、その実際の活動においてはさほど変らないものであるが、その目的としているところに根本的な相違点が見出される。すなわち前者は、国際貿易発展の為に国際的な立場からの貿易の発展を期待しているのに対し、後者はただ一国の貿易発展を目的とする輸出振興策なのである。自由港は決して輸出振興策ではない。アメリカの外国貿易地帯を見ると、アメリカへの輸入をたやすくする為のものとして使用されている。各国がこのような地域を設置することは結局は国際貿易を榮んならしめるであろう。

本稿では、自由港の限界を明白にすると同時にまた保稅制度が決して自由港に変わるものではない点も強調したい。実際面から見た場合、なるほど自由港と保稅制度はその経済的な効果は我国にとって変わらないものとしても、この視野を世界に向けるならば、他国の商人にとっては自由港はその利用により大なる便益を受けるものとなる。日本がGNP世界第2位と呼ばれる経済力を持つ

今日、我国のみに対する考え方から一步前進し、世界的視野に立った日本の役割というものを真に考え、エコノミック、アニマル等と言われない為にも、自由港設置は望ましく、またこの自由港問題のみならず、あらゆる面で世界における有数の指導者として再考しなければならない時期に到達しているように思う。

## 2. 長崎県における自由港設置運動の背景

長崎県に自由港設置運動が起ったのは、昭和40年頃、当時の長崎県知事佐藤勝也氏が香港の自由港の繁栄に興味を持ち(注1)県企画部調整課に調査させたのが始まりである。即ちこの運動の発端は地元産業界の要望により起ったというようなものではない。前知事が当県に自由港設置構想を持った背景には次のようなことが考えられよう。第1に長崎港が戦前と比較して戦後その地位が低下しこれに対する一方策として自由港を考えたこと。(注2)第2に長崎港が地理的に台湾、韓国、中国大陸、東南アジアに近接していること、(図1)第3に当時深堀香焼地域に約800,000㎡におよぶ埋立計画があり、この用地利用の一方法として考えたこと。(注3)(図2)等である。

県企画部では「自由港についての考察」(昭和41年10月)・「国際貿易地帯」(仮称)の構想(昭和42年8月)・国際貿易特別地帯について(昭和43年7月)その他香港、高雄輸出加工地区、ハンブルク自由港等の資料を作成した。「特に国際貿易特別地帯法(仮称)要綱案(注4)は、恐らく我国では最初のものとして注目すべきものである。ここでは、この運動の背景にあるものとして、長崎港の戦前、戦後の状態と地理的条件からみて有利と言われている中国大陸及び東南アジア貿易の可能性、国際観光港としての現状等について順に

考察する。

(注1) 「長崎港には現在年間にオーストラリアの豪華船キャンペラ号をはじめ外国観光船十数隻がはいっている。ところが、観光客はみやげ物の七割までを自由港のホンコンで買って来る。税のかかる日本では、いくらも買ってこない。なんとか長崎に外貨を落させる工夫はないものか」と考えたのが、自由港設置の発想だった。鎖国時代、日本にやって来たオランダ船は、七百隻以上にのぼった。地理的にも東南アジアや中ソ貿易の拠点としての優位性は他にない。自由港が日本に一つあってもよいのではないか」昭和44年5月19日西部毎日新聞)

(注2) 自由港についての考察、長崎県企画部P2(これは後述する自由港が中継貿易の発展に有利であることからくる。)

(注3) 前掲毎日新聞、また前掲考察P54によると今川南造船所跡地系7万坪に設置する案があった。

「長崎市深堀町と西彼杵郡香焼町間の約1の間の海面を締切り、約800,000㎡の臨海工業用地を埋立て造成する計画は、昭和41年12月着工後、2年4ヶ月後の昭和44年3月ほぼ完成した。」しかし結局臨海工業用地として利用されることとなった。

利用計画は次のとおり

総面積	工業用地	水産加工用地	道路用地	公共埠頭	その他
793,000㎡	685,000㎡	28,000㎡	25,000㎡	16,000㎡	39,000㎡
100%	86.4%	3.5%	3.2%	2.0%	4.9%

## (4) 付録参照

### a. 長崎港における戦前、戦後の貿易(注1)

第1表「長崎港における貿易額の推移と我国の貿易に占める地位」と第2表「長崎港における重要輸出入品の推移」により、長崎港の戦前、戦後の貿易の全貌を知ることが出来る。明治6年には輸出が全国に占める割合が9.5%、輸入が6.7%で

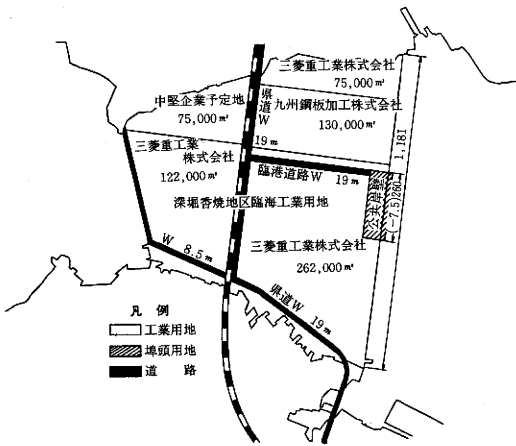
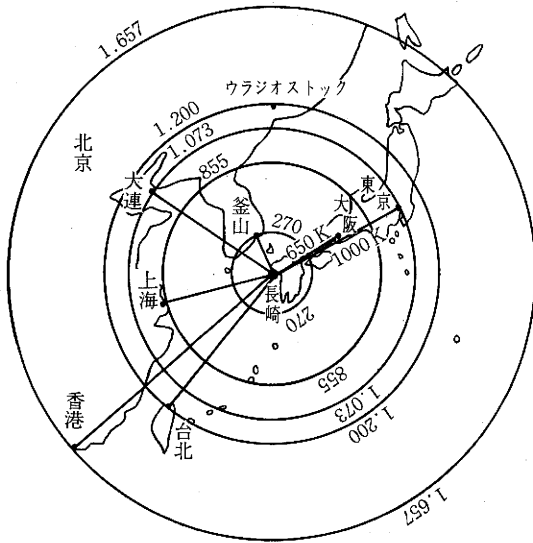
長崎県における自由港設置運動

第1表

[長崎港における貿易額の推移と我国の貿易に占める地位]

年次	(西歴)	開港の より 経過年	輸 出	全国に 占める 割合	輸 入	全国に 占める 割合	輸出入合計	全国に 占める 割合
安政6年	1859	開港						
明治6年	1873	15	2,049	9.5%	1,974	6.7%	4,023	8.1%
27年	1894	36	3,559	1.1	5,414	4.6	8,973	2.1
37年	1904	46	4,304	1.4	20,856	5.6	25,160	3.6
大正8年	1919	61	8,223	0.4	40,302	1.9	48,525	1.1
9年	1920	62	12,227	0.6	42,284	1.8	54,511	3.3
4年	1929	71	10,360	0.5	26,154	1.2	36,514	0.8
5年	1930	72	9,684	0.6	17,409	1.1	27,093	0.9
6年	1931	73	8,704	0.8	10,310	0.8	19,050	0.8
7年	1932	74	5,717	0.4	10,044	0.6	15,761	0.5
8年	1933	75	5,295	0.3	12,659	0.7	17,954	0.5
9年	1934	76	5,856	0.3	16,246	0.7	22,102	0.5
10年	1935	77	4,502	0.2	15,208	0.6	19,710	0.4
11年	1936	78	7,692	0.2	16,817	0.6	24,509	0.4
12年	1937	79	10,703	0.3	24,253	0.6	34,956	0.5
13年	1938	80	13,011	0.5	19,389	0.7	32,401	0.6
14年	1940	81	15,470	0.4	20,438	0.7	35,908	0.6
15年	1941	82	23,066	6.0	18,037	0.5	41,103	0.6
16年	1942	83	17,231	0.6	16,883	0.6	34,114	0.6
17年	1943	84	15,391	0.6	27,746	1.5	43,137	1.2
18年	1944	85	28,516	1.7	42,609	2.2	71,125	2.0
19年	1945	86	23,709	1.8	59,252	3.0	82,953	2.5
20年	1946	87	281	0.07	4,437	0.5	4,718	0.4
21年	1947	88	115	0.0	70,626	1.7	70,741	1.1
22年	1948	89	87,258	0.9	707,983	3.5	795,241	2.6
23年	1949	90	49,638	0.1	2,383,067	4.0	2,432,705	2.2
24年	1950	91	221,509	0.1	4,913,486	1.7	5,139,995	1.1
25年	1951	92	3,292,959	1.1	3,469,173	1.0	11,439,621	1.0
26年	1952	93	2,094,878	0.5	4,046,327	0.5	5,080,818	0.5
27年	1953	94	1,464,492	0.3	3,742,437	0.5	7,863,588	0.4
28年	1954	95	7,189,978	1.2	4,249,643	0.5	14,888,908	0.9
29年	1955	96	2,572,509	0.4	2,508,309	0.3	22,367,510	0.4
30年	1956	97	4,564,408	0.6	3,298,980	0.4	23,257,731	0.5
31年	1957	98	12,215,770	1.2	2,673,138	0.2	24,055,666	0.7
32年	1958	99	17,247,101	1.7	5,120,409	0.3	14,341,384	0.9
33年	1959	100	20,349,790	2.0	2,907,941	0.3	23,257,731	1.0
34年	1960	101	21,047,582	1.7	3,008,084	0.2	24,055,666	0.9
35年	1961	102	11,566,172	0.8	2,775,209	1.3	14,341,384	0.5
36年	1962	103	18,373,250	1.2	5,528,425	0.2	23,901,675	0.6
37年	1963	104	11,414,943	0.6	3,459,520	0.2	14,874,463	0.4
38年	1964	105	17,230,259	0.9	3,773,972	0.2	21,004,231	0.5
39年	1965	106	25,494,711	1.1	4,296,107	0.2	29,790,818	0.6
40年	1966	107	25,747,346	0.8	5,832,077	0.2	31,579,423	0.5
41年	1967	108	21,550,355	9.0	6,169,412	0.2	27,719,767	0.4
42年	1968	109	32,194,800	0.9	8,335,796	0.2	40,550,596	0.5
43年	1939	110						

資料 長崎税関輸出部統計課



あったのが、その後徐々に低下をたどり、昭和に入ってから、2、3の例外をのぞき輸出入とも殆んど1%にも満たず、開港から数10年はむしろ例外と言えよう。明治年間には「開港場も少なく、長期間にわたって培養された商慣習もあり、また我国に移殖された近代産業も未熟であり、また外

国貿易の主たる担い手が外国商人であったこと、長崎港においては、主として中国商人の商業貿易機能が重要視されたこと、(1900年代にいたるまで日本の貿易の50%以上は外国商社による。)(注2)等からこのような繁栄をなしたわけである。戦前における特徴としては、「輸出額に対して輸入額が多い。これは長崎港の背後地域が有力な輸出産業に乏しく、水産物、農産物及び石炭以外は特筆すべきものがないのに対し、輸入の面においては港内に有力な貯油施設があった関係で鉱油の輸入が相当額に上り又背域に紡績業があったため繰綿並びに当港造船所における船舶建造用鉄鋼材等の輸入があった。(注3)からである。輸出入品目は第2表ではその詳細を明らかに出来ないが、きわめて多種多様であったようである。これは「大陸に近いという地理的条件により、貨物と旅客を併合した定期航路を生み、人の流れにともなって物資が動いた(注4)からであり、「小口荷物が当港へ集まったこと、特に上海定期航路を利用して在中国本邦人向の小口荷物の輸出が行なわれた。(注5)」ことも考えられる。輸入品のうち「くり綿」が約2割を占めているのは大正、昭和初期には長崎県工業は紡織工業と機械工業で80%を占めていた(注6)」からである。

戦後においては 終戦後昭和24年頃までは米国の援助物資の輸入であり、25年から三菱造船所の船舶輸出が行なわれはじめた。(注7)

最近5ヶ年間の合計で見ると輸出税額の90.37%は船舶が示めている。輸入についてみると常に3割以上を占めているのは石油であり、これは農林漁業用重油を中心としたものである。第2表から長崎港は船舶輸出を中心とし、これに県産農水

長崎県における自由港設置運動

第2表 長崎港における重要輸出入品の推移

(輸 出)												(単位 千円)					
昭和	総 額	1 位	金 額	%	2 位	金 額	%	3 位	金 額	%	4 位	金 額	%	5 位	金 額	%	
10	4,502	いわし缶詰	999	22	その他の魚介類	763	17	石 炭	660	15	機械類(船舶はのぞく)	410	9	百 合 根	331	7	
25	3,292,959	船 舶	2,786,079	85	いわし缶詰	340,382	10	機 械 類	138,469	4	石 炭	12,150	0.4	その他の魚介類	6,537	0.2	
30	4,564,608	船 舶	3,642,617	80	みかん缶詰	465,892	10	金 属 製 品	204,124	4	その他の魚介類	71,879	2	いわし缶詰	69,372	2	
35	11,566,172	船 舶	10,773,894	93	みかん缶詰	452,710	4	硫 安	121,874	1	その他の魚介類	45,701	0.4	その他の野菜及び果実	32,802	0.3	
40	25,747,346	船 舶	23,010,807	89	機 械 類	1,171,254	5	みかん缶詰	747,415	3	あじ、さば缶詰	240,665	1	鉄 鋼	121,640	0.5	
42	32,194,800	船 舶	29,767,044	92	みかん缶詰	854,859	3	あじ、さば缶詰	408,447	1	機 械 類	390,162	1	鉄 鋼	210,749	0.7	

(輸 入)												(単位 千円)					
昭和	総 額	1 位	金 額	%	2 位	金 額	%	3 位	金 額	%	4 位	金 額	%	5 位	金 額	%	
10	15,208	石 油	7,442	49	く り 綿	2,781	18	鉄 鋼	1,026	7	機 械 類	950	6	油 か す	698	5	
25	3,469,173	米	2,098,974	61	石 油	534,645	15	麦	473,787	14	化学肥料	347,376	10	機 械 類	12,217	0.4	
30	3,298,980	米	1,387,689	42	石 油	1,357,510	41	機 械 類	403,595	12	金 属 く ず	46,369	1	非 鉄 金 属	38,880	1	
35	2,775,209	船 舶	1,067,618	38	石 油	918,113	33	機 械 類	368,104	13	米	75,936	3	ふ す ま	68,660	3	
40	5,832,077	石 油	2,009,537	34	機 械 類	1,834,652	31	米	1,043,328	18	木 材	257,574	4	非 鉄 金 属	142,070	2	
42	8,335,796	石 油	2,916,872	35	船 舶	2,067,161	25	金 属 く ず	1,027,151	12	機 械 類	943,464	11	米	492,500	6	

資料 貿易統計シリーズⅢ 3  
長崎港貿易の推移と現状  
長崎税関統計(S. 43, 4)

産物がわずかに活動しているだけであることがわかる。

次に昭和42年における「全国港湾に占める長崎港のシェアと順位」を見ると次のようになる。

第3表 全国港湾に占める長崎港のシェアと順位 (昭和42年)

	全国に占める長崎港の%	全国港湾のうち長崎港の順位	主要49港における長崎港の順位
海上貨物総量	0.38	49位	49位
入港船舶総数 隻 数	0.50	45位	18位
入港船舶総数 (総トン数)	0.87	21位	20位
1万総トン以上 隻 数	1.30	21位	20位
の船舶の入港量 総トン数	2.05	15位	14位
乗降人員総数	1.52	15位	9位

注 1) 鉄道連絡船および自動車航送船を除く。但し乗降人員には自動車航送船による輸送人員を含む。(長崎港への鉄道連絡船、自動車航送船の入港がないことによる。)

2) 「主要49港」とは長崎港および長崎港より海上貨物取扱量の多い48港をいう。

資料：前掲書 13ページ

すなわち港湾類型よりみると、「海上貨物総量と比較して入港船舶数が多い。これは長崎港が小型内航船と漁船の出入が多いことによる。入港船舶総トン数及び1万総トン以上の船舶の入港量が多い

のは、三菱重工業長崎造船所の新造船舶や修理のために来航する大型船による。(注8) 乗降人員数の多いのは、離島との連絡港の機能をはたしていることによる。(注9)」という特徴がある

以上長崎港の戦前、戦後の動向を考察して来たが、主要外国貿易港に比し、長崎港はその復興発展に取残された感がある。その主要原因は、中国大陸の交通の断絶、戦後日本経済が臨海工業地帯を中心とする重化学工業が重要性を占めるにいったことが考えられる。

しかしながら長崎県の発展には、どうしても長崎港を進展させずには達成出来ないであろう。自由港制度がはたしてこのような状態にある長崎港にとってその効果を表わすであろうか。(注10)

(注1) 長崎港の貿易については、長崎税関「長崎港貿易の変遷(昭和34年5月)及び「長崎港貿易の推移と現状」(昭和43年4月)参照、さらに長崎県長崎港開発総局「長崎外港第2次整備経済基礎調査」の第2章長崎港貿易の推移と現状27～54ページに詳しい。

(注2) 前掲書基礎調査 P28 なお1570年ポルトガル船来航, 1636年出島完成, 1859年横浜, 函館等の開発, 1873年代表的5港の1つ, 1907年最重要港湾7港の一つ, 1951年重要港湾に認定, 1952年長崎県管理港湾

(注3) 前掲書変遷 9 ページ

(注4) 前掲書基礎調査37ページ

(注5) // 変遷 9 ページ

(注6) // 基礎調査35ページ

(注7) 前掲書変遷 9 ページ

(注8) 「たとえば1隻10万総トンくらいのタンカーが建造され進水した場合, 完成, 引渡しまでの間には3~4回くらいは試運転のため港界をこえて出入するが, そのたびに出港と入港があったものとして記録される。したがってたちどころに入港船舶総トン数は30~40万トンふくれあがる結果になる。」前掲書22ページ

(注9) 長崎外港第2次整備経済基礎調査12~13ページ

(注10) 「現在, 神戸港, 横浜港, 大阪港の発展は驚異的なものがあるが, そういう中であって, 相対的に進歩程度の低い港も我が国においては数多く見受けることが出来る。それが, もしも, 昔は繁栄していたという港であつたら, 起死回生の意味をもって自由港を設ける。あるいは, 自由制度に似た地域を港の一部に設けそれをもって, その地域の経済発展に寄与することができたとすれば極めて意義の高いものではなからうかと思う。……日本港湾の現実を眺める時, 余りにアンバランスになり過ぎている。このアンバランスをなくす意味においても, 何かそこに注射薬を求めるのは, 当然のことと考える。元来, 国全体から見て地方間においては経済的にバランスのとれた状態になければならない。その意味からいっても, 港湾を基盤として発展して来た長崎に自由港を設置することは意義あることといえる。」(昭和42年6月5日柴田銀次郎講演録 P8)

#### b. 長崎県と中国貿易及び東南アジア貿易

地理的に有利だと言われている長崎港は中国貿易及び東南アジア貿易により, どのような可能性を有しているのであろうか。これについては 長

崎県からみた中国市場(注1)と「長崎県からみた東南アジア市場(注2)に詳細にわたって考察されているのでそれを参照願うこととして, ここではこれら両貿易が長崎港にとってきわめて困難であるという前掲書の結論にしたがって指摘するにとどめたい。」

#### i. 長崎県と中国貿易

長崎県の中国貿易に対する問題点(注3)として前掲書は, 第1に「中国の要望する生産財が乏しい。(化学肥料を主体とする化学製品, 鋼材, 機械, 類, セメント等中国向商品が本県であまり生産されていない。)こと, 第2に輸出向農水産物資の中国への売込みが困難であること。(農水産物資は中国の生産増加によりむしろ競合的關係にある。)第3に中国における消費物資の輸入抑制。(ふかのひれ, なまこは通常250%, すめめは150%の輸入税がかけられる。)第4に有力なる地元貿易商社がない。第5に貿易統税上の地理的不利」などをもって長崎県における中国貿易がかなり困難であることを指摘している。

次に長崎県の中国市場開拓についての考え方として(注4)

- 1 「中国貿易関連産業の育成」
- 2 「航路誘致」(航路誘致の根本条件は寄港船のポートチャージ, 諸経費をカバーする積卸荷を作ること。その為には現在の就船航の規模から推して少なくとも300トンから500トンの積卸貨物が誘致に必要)
- 3 「背後地対策」(港湾施設の整備および陸上輸送力を強化し受入体制を整えること)
- 4 「商社の育成」(貿易商社が存在する立地条件として貿易対象商品の出荷, 集荷, 受入体制の確立, 船積, 輸出入, 通関, 検査等手続機関の整

## 長崎県における自由港設置運動

備、貿易金融の円滑化等)

5 「市場開拓の施策」(充分なる市場調査、見本市参加等による本県商品の対中国宣伝)等をあげている。

### ii. 長崎県と東南アジア貿易

東南アジア向商品構造と長崎県の問題点として(注5)

- ① 船舶を除けば資本財生産の巾が少い。
- ② 農水産物については、東南アジア諸国の外貨事情及びそれに伴う輸入制限、高率関税賦課等により、全般的に輸入に抑えられる恐れがある
- ③ 本県の東南アジア向主要特産品である塩干水産物、ばれいしょ等は中共産品と今後競合せざるを得ない立場にある。」を指摘し、東南アジア市場対策としては上述の問題点に対する解決策が必要だとしている。まず東南アジア貿易に対する振興策(注6)としては、航路の誘致これすなわち積荷の確保ということになるが、これには長崎港あるいは佐世保港の経済圏、背後地の拡大、門司港を考慮した場合、佐賀、福岡南部、熊本等が考えられる。これらの背後地から東南アジア内のものとしては、板紙、タイル、機械類、綿糸布、(現在では二次加工の関係で大部分本土積となっている)、化学肥料、ゴム製品等がある。背後地の拡大と積荷の誘致を図るための改善としては、

- ① 港湾施設の整備
- ② 背後地との輸送能力の増大化
- ③ 背後地との電話連絡の迅速化

をあげている。

次に市場対策の問題点とし戦後の本県東南アジア貿易はその大部分が本土中央商社により、本土港による積出しによって行なわれている。このた

め貿易の自主性の確保が必要であり、そのためには経済調査が第一であり、常に市場の動向を把握することが必要である。この為には

- ① 断続的東南アジア市場調査機関の設置
- ② 重点市場の選定(シンガポール、香港)
- ③ 県内の東南アジア貿易体制の確立
- ④ 技術協力、経済援助

を行うことを指摘している。

しかしなんといっても 外国貿易航路のないことは、地元における取扱貿易商社の廃業或いは引揚となり、海外市況の動向に対する触角を失うことになり、商品自身も他港への回送による諸掛経費加算による競争面での不利等の悪循環を起こすことになる。しかし外国貿易航路就航路を誘致するには、最低500トン以上の積荷を継続出荷する必要があり、現在の本県の輸出商品構造では困難である。

この航路の開発積荷の確保に対して、自由港はどのような効果があるのであろうか。

### c. 国際観光船と長崎港

最近10年間に入港した国際観光船は表4の「長崎入港の国際観光船実績調」のとおりである。前知事の指摘しているように、観光客1人あたりの消費額はきわめて少ない。

(注1) 長崎県貿易協会 昭和38年3月 東南アジア経済調査資料第2号

(注2) 長崎県貿易協会 昭和35年3月 東南アジア経済調査資料第1号

(注3) 長崎県からみた中国貿易39~40ページ

(注4) 前掲書41~42ページ

(注5) 長崎県からみた東南アジア市場46ページ

(注6) 前掲書47ページ

(注7) 前掲書48ページ

(注8) 前掲書47ページ

松 本 勇

第4表 長崎入港の国際観光船実績調

番号	船名	入港年月日	入港時間	出港時間	噸数(トン)	長さ(フィート)	船客数(人)	乗組員数(人)	出港地	前港	次港
1	カロニア号	33. 4. 6	7.00	翌7.00	34,183		374	674	ニューヨーク	香港	神戸
2	カロニア号	33. 4. 4	7.00	翌7.00	34,183		365	631	ニューヨーク	那覇	神戸
3	アイベリア号	36. 6. 8	7.00	翌7.00	29,614	718	1,136	705	シドニー	神戸	香港
4	オーカデス号	37. 11. 2	7.00	23.00	28,396	709	1,163	622	シドニー	神戸	基隆
5	フラビア号	38. 4. 26	6.00	17.00	18,500	531	818	245	シドニー	神戸	基隆
6	アイベリア号	38. 11. 2	7.00	翌5.00	29,614	718	1,159	667	シドニー	神戸	香港
7	バーゲンスフールド号	39. 3. 5	7.00	15.00	18,739	578	323	386	ニューヨーク	香港	広島
8	ロツテルダム号	39. 3. 16	7.00	16.00	38,645	748	704	743	ニューヨーク	香港	神戸
9	ルーズベルト号	39. 5. 1	8.00	18.00	18,920	623	323	321	サンフランシスコ	基隆	神戸
10	ウイルソン号	39. 5. 15	8.00	18.00	15,456	610	589	321	サンフランシスコ	香港	神戸
11	オリアナ号	39. 10. 22	7.00	翌6.00	41,915	804	1,865	879	シドニー	神戸	香港
12	フェアスカイ号	39. 10. 22	17.00	翌17.00	12,464	491	565	257	シドニー	神戸	香港
13	クリーブランド号	39. 11. 20	8.00	18.00	15,456	610	497	350	サンフランシスコ	基隆	神戸
14	ルーズベルト号	39. 12. 4	9.30	18.00	18,920	623	238	320	サンフランシスコ	基隆	神戸
15	ウイルソン号	39. 12. 18	7.30	18.00	15,456	610	515	352	サンフランシスコ	基隆	神戸
16	フラビア号	40. 4. 21	9.00	18.00	18,500	531	709	233	シドニー	基隆	神戸
17	クリーブランド号	40. 5. 14	8.00	18.00	15,456	610	520	352	サンフランシスコ	香港	神戸
18	ルーズベルト号	40. 5. 28	8.00	18.00	18,920	623	301	321	サンフランシスコ	香港	神戸
19	ウイルソン号	40. 6. 11	8.00	18.00	15,456	610	515	352	サンフランシスコ	基隆	神戸
20	オリアナ号	40. 10. 12	8.00	翌6.00	41,915	804	1,714	873	シドニー	神戸	香港
21	ツルクメニア号	40. 10. 19	8.30	翌17.00	5,230	400	302	149	ナホトカ	広島	新潟
22	ルーズベルト号	40. 11. 19	10.00	18.00	18,920	623	278	323	サンフランシスコ	香港	神戸
計 22 隻							15,000	10,076			
23	キャンベラ号	41. 3. 20	7.00	18.00	45,733	818	1,670	888	シドニー	神戸	香港
24	ヒマラヤ号	41. 4. 9	8.00	23.00	27,789	710	1,168	600	シドニー	神戸	香港
25	ウイルソン号	41. 6. 3	8.00	18.00	15,456	610	567	347	サンフランシスコ	香港	神戸
26	クリーブランド号	41. 6. 17	8.00	18.00	15,456	610	569	341	サンフランシスコ	香港	神戸
27	アイベリア号	41. 7. 20	8.00	18.00	29,614	718	935	644	シドニー	神戸	香港
28	オルジョニキーゼ号	41. 10. 16	14.00	翌15.00	5,230	400	306	159	ウラジオストク	元山(北朝鮮)	広島
29	バーゲンスフールド号	41. 11. 1	13.00	19.00	18,739	578	272	373	ニューヨーク	神戸	香港
30	キャンベラ号	41. 11. 10	8.30	19.00	45,733	818	1,691	897	シドニー	神戸	香港
31	ウイルソン号	41. 11. 26	8.30	18.00	15,456	610	460	348	サンフランシスコ	香港	神戸
32	クリーブランド号	41. 12. 10	8.00	18.00	15,456	610	376	344	サンフランシスコ	香港	神戸
昭和41年計 10 隻							8,013	4,941			

資料 長崎県観光課  
国際観光船受入準備委員会



長崎県における自由港設置運動

船 箱	船 会 社	旅 行 幹 旋 業 者	左 の 手 配 に よ る			観 光 消 費 額 (千円)	左の1人当り消費額 (円)
			市内ツアー(人)	雲仙ツアー(人)	オーパランド(人)		
イギリス	キマナー・スチームシッピングライズ	トーマスクック	150	0	38	2,338	6,251
イギリス	"	"	—	—	32	2,230	6,110
イギリス	P & O オリエンツライ	"	900	0	0	4,676	4,116
イギリス	"	"	289	59	0	4,506	3,874
イタリア	コゲターライズ	エザエレットト トラベルサービス	450	0	0	3,335	4,077
イギリス	P & O オリエンツライ	トーマスクック	276	145	0	5,670	4,892
ノルウェー	ノルウエー・ジャン アメリカライ	"	182	0	26	1,766	5,467
オランダ	オーランドアメリカ ライ	アメリカンエクスプレス	400	0	75	3,276	4,653
アメリカ	アメリカンプレジデント ライズ (A P L)	A . P . L	97	15	0	1,935	5,991
アメリカ	"	"	0	46	0	2,492	4,231
イギリス	P & O オリエンツ ライ	トーマスクック	285	214	52	9,923	4,084
パナマ	フェア・ラインシッピング カンパニー	"	214	0	28		
アメリカ	A . P . L	A . P . L	88	22	0	1,933	3,889
アメリカ	"	"	13	62	0	1,364	5,731
アメリカ	"	"	65	16	0	1,825	3,544
イタリア	コゲターライズ	エザエレットト トラベルサービス	300	0	0	2,820	3,977
アメリカ	A . P . L	A . P . L	0	42	0	1,983	3,813
アメリカ	A . P . L	A . P . L	98	31	0	1,620	5,382
アメリカ	"	"	142	7	0	1,783	3,462
イギリス	P & O オリエンツ ライ	トーマスクック	320	363	19	7,304	4,195
ソ 連	ファーイーストスチーム シッピングライズ	インツォーリスト 国営旅行社	299	230	0	545	180
アメリカ	A . P . L	A . P . L	116	33	2	1,636	5,885
			4,684	1,285	262	64,960	4,331
イギリス	P & O オリエンツ ライ	トーマスクック	553	224	11	7,990	4,784
イギリス	"	"	172	304	40	6,267	5,366
アメリカ	A . P . L	A . P . L	150	9	—	2,317	4,086
アメリカ	"	"	38	44	—	2,326	4,088
イギリス	P & O オリエンツ ライ	トーマスクック	148	55	13	4,874	5,213
ソ 連	ファーイーストスチーム シッピングライズ	インツォーリスト 国営旅行社	298	—	—	401	1,314
ノルウェー	ノルウエー・ジャン アメリカライ	トーマスクック	185	—	—	1,404	5,162
イギリス	P & O オリエンツ ライ	"	396	392	70	7,521	4,448
アメリカ	A . P . L	A . P . L	154	5	—	2,013	4,377
アメリカ	"	"	41	14	—	1,681	4,471
			2,135	1,047	134	36,794	4,592

### 3. 自由港についての考察

自由港の歴史は古く16世紀にさかのぼらねばならない。現在活動を続けている自由港の数は100以上であるという。このように歴史的にみても約500年も経過し、またその数においてもかなりの数にのぼる自由港であれば、当然のことながらその形態はさまざまなものであろう。しかし近代的意義における自由港に限定した場合、一般に自由港とは関税行政及び輸入統制から解放された港(注1)(港区)を総称した名称と考えることが出来る。本稿で取扱おうとするのもこの意味における自由港である。「長崎県における自由港設置運動の背景」で考察したように、現在長崎県では、歴史的な良港である長崎港の現状を見る時、なんとかしてこの港を現在の日本の主要港のごとき国際的な活気のある港としたいという願いがある。これは長崎県民の一致した気持であろうと思う。その為に種々な方策がとられているが、(注2)この自由港構想もその意味から注目されるものである。先に述べたように自由港は主要先進国においてはその大部分に存在し、現在特に開発途上国においてその運動は活発である。これは先進国とは、ちがった面の自由港の機能に着目したものであるが、この新しい自由港形態としては台湾の高雄加工輸出区が成功をおさめ、韓国もこれにならって計画中と聞く。これらは後に詳しくふれる予定である。アメリカ合衆国においても、1936年にニューヨークに設立されて以来、次々とその数をふやし、最近の例では1965年にハワイが第9番目の自由港として名乗りをあげている。また1962年にはプエルトリコで小外国貿易地帯(Sub Zones)が新しく加わった。このような世界情勢の中にあつて我国は現在までのところ自由港を設けていない。勿論我国

においても自由港設置運動が起らなかったわけではなく、事実第1次大戦の終り頃の不況打開策として、また第2次大戦後はGHQの要請のもとに自由港問題が起っている。最近では海面埋立による土地利用法として、神戸等でもかなり研究が行なわれたが、いずれも実現していない。長崎においても深堀香焼地域の埋立の土地利用の方法等から起ったことは先に指摘した。自由港という名は、その独得のネームバリューから、この設置により国際的な貿易港として栄え、世界のショッピング・センターが生まれるようなイメージを与える。なるほど自由港設置は後に考察するような色々な可能性を秘めていることは事実であるが、これは決してバラ色の国際貿易港としての繁栄の切札ではない。本稿では特に自由港の限界というものに浮彫りにすることをそのねらいとする。現在自由港として栄えている港が、この制度によらなければ繁栄しなかったかどうかは疑問である。ハンブルク港、香港等には自由港設置に対する環境というもの十分そなわっており、それを即我国に摘要することは妥当ではない。我国の主として参考すべきは、やはりアメリカの外国貿易地帯であろう。アメリカも地帯が設置される迄は随分と議論がかわされ、やっと1935年に法案が通過している。しかしながらそれから約35年を経た今日、地帯の数は増加しているのであるが、そこで取扱われているものは我国における保税地域において取扱われているものとあまり変わらない。自由港と保税制度についても、後述するが、既に指摘したようにこの相違は自由港が国際経済の見地からの貿易発展をめざすものであり、保税制度は一国の貿易発展をめざすものである点である。だからといって前者は後に指摘するごとく、その国の経

## 長崎県における自由港設置運動

済とまったく関係のない活動が出来るのではない。現実には、地帯で処理、加工、製造される商品は保税制度におけるそれとあまり変わらないようである。

自由港はまた保護貿易制度の中にあつて、国際貿易発展の爲にとられる抜本的方策である。国際貿易が自由化の方向に進むに従つてその重要性は少なくなるのは当然であろう。しかし現実の国際経済をみる時、完全な自由貿易は望むべくもなく自由港の機能は今後もなお重要視されるであろう。

それではまず自由港の形態として、長崎県において設置する場合の参考となる範囲で考察してみよう。

### a. 自由港の性格による分類

現在活動を続けている自由港を性格により分類すると次のようになる。

- 1 イタリー及び北欧のような歴史的には古いがその設置目的が純粹経済的な見地からできたもの。
- 2 ハンブルグ自由港に示めされるようなハンザ同盟という自主独立の気風の強い中世の自由市のような気風を受継ぎ現在もそれが大きな力となつている経済的意義に市民の自由港に対する強い意志が感じられるもの。(注5)
- 3 アメリカにおける外国貿易地帯のように比較的その設立も新しく、自由港の性格も上述1・2の間のようなもの。
- 4 香港自由港に代表される植民地政策として自由港を設けたもの。(注6)
- 5 ごく最近に設立されたまったく新しい型の自由港である台湾の高雄輸出貿易加工区のようなもの。  
等があげられる。

### b. 自由港の自由性の広狭及びその経済的意義

現在あたえられている自由港の自由性には次の広狭がある。(注7)

- 1 関税免除
- 2 輸入統制品の搬入が自由
- 3 外国貨物に対する処理加工が自由
- 4 外国貨物を原料とする製造が自由
- 5 外国貨物の展示、見本市場の設置が自由
- 6 船舶出入の自由
- 7 居住の自由

次に自由港が国際経済に与える効果としては、(注8)

- 1 貿易障壁の撤去
- 2 仲継、委託貿易、再輸出貿易の振興
- 3 国際商品市場の形成
- 4 中小輸入業者の勃興と振興(注9)
- 5 外国貨物をもつてする加工、製造品貿易の振興
- 6 国際経済上の中立地帯としての効果

があげられる

本来的意味における自由港の効果は仲継貿易にあった。しかし現在活動を続けている自由港のこの意味での効果は年々減少している。いわんや現在もし長崎県に於いて自由港を設置した場合の可能性はどうであろうか。

「仲継、委託、再輸出貿易は、第一にそこで活躍する貿易商の国際信用を基礎として興るものであり、制度や物的施設の改善によつて直ちに振興するとは考えられず、これらの貿易が起つた場合これを利用することによつて便益を得られること、自由港設置により、外国商品の集散地となれば委託貿易の振興の可能性があると解すべきである。」

というのが一般的な見方である。(注10)

国際商品市場の形成、中小輸入業者の勃興と振

興、それに国際経済上の中立地帯としての効果は上述の貿易の発展と附随して起るものと解する。ゆえに貿易障壁の撤去、それに伴う、外国貿易をもってする加工、製造品貿易の振興については、次の保税制度の問題と共に考察してみようと思う。

- (注1) 柴田銀次郎「自由港に対するわが国の態勢、関西大学商学論集第10巻第3, 4, 5 合併号44ページ
- (注2) たとえば長崎外港の整備、背後地の拡大の為の交通整備(外港バイパス、長崎バイパス、九州横断自動車道の建設、長崎本線の電化、複線化、新大村空港)
- (注3) 柴田銀次郎「日本に於ける自由港設置の動き」
- (注4) 自由港の起源とその史的発展 P 36~37及びRichard S. Thoman. Free Port and Fori Foreign Trade Zones p 21及びP 121
- (注5) 前掲史的発展32ページ
- (注6) 「英国がこれら植民地を自由貿易港となした理由は、或はこれらを獲得した当時の英本国の自由貿易政策が反映したものと見られるけれども、これらの港はいずれも関税障壁の高い外国領土に近接しており、英本国がここを根拠として海外進出する上に於て自由貿易港となして置く方が都合がよかったということ、近接外国から見て判然たる英国領土たる様子を帯わしめて置く必要があったこと、更にこれらを占領し獲得した当時に於ける外交的立場から考えて世界の船舶と貨物にも広く開放するという建前をとった方が得策であったことなどによるものとも考えられる。即ち、当時これら自由貿易港のある地域は、いずれも極めて狭小であつて定住民も少く、固有産業も殆どなく、そのため保護政策の必要がなかったばかりでなく、世界の各広域を扼する重要拠点も占めていた。軍事的・外交的・経済的に英国がその帝国主義を実現するために重要な地点であつた。かかる要点を自由貿易港となすことは、これらの地に英国が特設した軍事根拠地を背景として、英本国のためにそれぞれの広域から物産を集め、且つ英国製品の販路を拡張するために極めて適策であつたわけである。…自由貿易港として最大限に自由性

を与えても何等の支障がなかつたわけである。」  
(前掲書史的発展32ページ)

(注7) 前掲書態勢 P 45~47ページ

(注8) 前掲書47~49ページ

(注9) アメリカ合衆国の外国貿易地帯59~60ページ

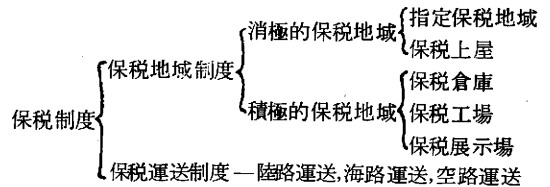
(注10) 柴田銀次郎 前掲書関大論集61ページ

#### 4. 保税制度と自由港 (注1)

自由港を考察する場合、同時に我国の保税制度に対する知識が必要である。ここではごく簡単に保税制度の意義及び種類、保税行政論等を述べ、自由港との相違点をさぐる。

保税制度とは、「貨物を保税するために設けられている関税法上の制度」で、その目的は「輸出入貨物について関税における通関手続を適正に処理し、輸入貨物の取引きを有利、円滑に行なえるようにすること、仲継、加工等我国の輸出貿易に寄与することにある。

保税制度の形態は(注2)



がある。

保税地域とは「外国貿易を置き、または加工、製造、展示等を」をすることができる場所で、大蔵大臣が指定するかまたは税関長が許可する場所」で「内国貨物を置きまたはその加工、製造、展示等」もすることができる地域である。

保税地域には、消極的保税地域と積極的保税地域があり、自由港と対比して考えられるのは後者

長崎県における自由港設置運動

第5表 保 税 地 域 許 可 件 数 年 別 内 訳 表 (各年1月1日現在)

年 別	指 定 保 税 地 域		保 税 上 屋		保 税 倉 庫		保 税 工 場		承 認 工 場 定 率 法 第 13 条 関 係	
	指 定 地 区 数	面 積 (千 平 方 米)	許 可 件 数	面 積 (千 平 方 米)	許 可 件 数	面 積 (千 平 方 米)	許 可 件 数	面 積 (千 平 方 米)	承 認 件 数	面 積 (千 平 方 米)
昭30年	33	1,861 245	467	4,562	467	615	602	4,248		
31	37	1,907 261	517	5,150	387	615	687	4,618		
32	34	1,755 274	569	5,279	386	608	810	7,620		
33	37	1,785 281	624	5,775	410	612	897	8,334		
34	38	1,954 288	632	6,179	388	830	852	7,431		
35	39	1,954 307	679	5,260	437	853	845	8,096		
36	40	2,212 327	741	5,593	445	826	884	8,929		
37	41	2,215 324	851	5,861	463	975	971	11,021		
38	42	3,235 337	944	6,377	501	1,098	983	11,749		
39	43	2,631 370	1,203	7,342	516	1,140	831	12,261	193	479
40	44	3,012 440	1,255	8,664	538	1,154	880	14,820	201	509
41	45	3,663 486	1,349	9,236	572	1,319	929	16,507		489
42	49	3,787 512	1,416	9,903	602	1,421	1,077	19,820	206	551
43	52	4,466 596	1,358	10,745	654	1,471	1,256	25,314	212	610
44	53	5,325	1,492	13,698	690	1,626	1,328	29,213	227	730

(注) 1. 指定保税地域面積欄のうち上段は土地の面積を、下段は建設物の面積を示す。  
 2. 面積は、千平方米未満切捨てた。  
 資料：日本関税協会 保税制度

である。消極的保税地域とは、「貨物に対する輸入  
 手続の履行の猶予を目的とするものではなく、も  
 っぱら貿易の輸入手続その他、貨物の輸出入に  
 伴う税関手続を行なう便宜のため、貨物を一時税  
 関の監督下に置く必要に基づいて設置される。保  
 税地域」なのであり、ゆえに原則として「貨物  
 の蔵置は強制的であり、蔵置期間は短期であり

(1カ月)、貨物の加工、製造等複雑な内容の行  
 為は認められない。これには、指定保税地域(注4)  
 と保税上屋(注5)がある。

積極的保税地域とは、貨物に対する輸入手続に  
 猶予の便益を与えることによって、商工経営上の  
 障害を排除し、または利便を与え、貿易の振興に  
 資するという経済上の積極的目的から許可された

保税地域をいう。これには、保税倉庫(注6)、保税工場(注7)及び保税展示場(注8)がある。保税倉庫(注9)とは、外国貨物の輸入手続をすることなく、長期にわたり蔵置することが出来る場所として設置されたもので(2年)、これによって関税納付、またその金利の負担の軽減をはかるとともに商機の把握に便ならしめ、取引きの円滑と仲継貿易の発展に資そうとするものである。

保税工場とは、主として仲継、加工貿易を伸長するため、改装、仕分けその他の手入れのよう

するため、保税工場においてその加工、製造を行なうことが条件とされる場合があり」この場合保税工場制度が利用されている。

保税展示場は「貿易及び文化交流の促進に寄与するためのもので国際的規模で開催される国際博覧会、国際見本市などに出品される外国貨物の展示、使用などを認める制度である。」

保税運送(注10)とは「外国貨物は、開港、税関空港、保税地域、税関官署および他所蔵置の許可を受けた場所相互間に限り、外国貨物のまま運送するこ

第6表 保 税 地 域 等 税 関 別 一 覧 表 (昭44. 1. 1 現在)

区分 税関	指定保税地域		可 保 税 地 域								総 合 計	関税定率法第13条減免税承認工場		関税定率法第19条減免税承認工場	
	指地区 定数	面 積	保 税 上 屋		保 税 倉 庫		保 税 工 場		合 計			承認 件数	面 積	承認 件数	面 積
			許可 件数	面 積	許可 件数	面 積	許可 件数	面 積	許可 件数	面 積					
東 京	4	282,041	275	1,968,030	76	286,742	171	1,184,248	522	3,439,020	3,721,061	25	48,524	5	
横 浜	4	1,539,124	309	2,853,819	151	327,841	255	7,404,585	715	10,586,245	12,125,369	46	219,730	3	
神 戸	5	2,044,920	292	2,106,845	101	198,179	266	6,927,301	659	9,232,325	11,277,245	45	170,545	1	
大 阪	12	286,006	176	1,023,641	78	160,590	268	4,983,841	522	6,540,752	6,454,077	12	23,312	4	
名古屋	8	490,917	188	3,340,725	90	196,207	183	2,997,820	461	6,540,752	7,031,669	44	126,786	6	
門 司	13	550,828	116	1,059,225	112	283,986	81	3,790,895	309	5,134,136	5,684,964	18	60,072	4	
長 崎	5	108,689	52	116,221	26	56,294	74	732,439	152	904,954	1,013,643	13	28,482	1	
函 館	2	21,689	84	1,222,653	56	115,738	30	1,191,871	170	2,530,262	2,551,951	24	53,008	0	
合 計	23	5,324,213	1,492	13,697,189	690	1,625,577	1,328	29,231,000	3,510	44,535,766	49,859,979	227	730,459	24	

資料：前掲書

な外国貨物に対する改善、補修のほか、加工、製造までも認める施設である。「輸出品の製造に使用する輸入原料品の関税負担の排除」は当然の措置であり、保税工場以外にも、「輸出戻し税制度減免制度、再輸出免税制度」等もある。さらに保税工場制度は貿易管理上の要請もある。すなわち、「輸入割合物資のわく外での貨物の加工貿易をする場合には、輸入原料が国内に流入しないように

とができる。」ことをいう。

以上が現行保税制度のあらましであるが、このうち、自由港制度と関係のあるのは、保税倉庫、保税工場、保税展示場であろう。

まず保税倉庫であるが、自由港内の倉庫と異なる点は蔵置に制限期間が設けられている点であろう。これは「外国貿易を無制限に保税地域に置くことを認めることは、関税の徴収猶予となり、ま

長崎県における自由港設置運動

た関税の確保に支障を来す」という主旨からであり、この点自由港においては無制限に蔵置が許可されている。倉荷証券の発行は両方とも可能であるか

ればどこにあってもかまわない。しかし保税制度の欠点として考えられているものには

「1 商品の出入に関し税関の許可を要し、手続が

第7表

保税工場作業別一覧表

(各年1月1日現在)

年次	作業種別	合計	食料品 び飲料	鉱物、金 属及びそ の製品	機械類 及び機 器類	石油、 油脂及 びろう	繊維及 びその 製品	雑貨	薬品類
	工場数 (前年比)								
昭和34年	工場数 (前年比)	852 (94.5)	354 (101.7)	116 (66.7)	179 (103.5)	99 (100.0)	67 (97.1)	27 (87.1)	10 (125.0)
35	工場数 (前年比)	836 (98.1)	334 (94.4)	150 (129.3)	202 (112.8)	55 (52.6)	55 (82.1)	32 (118.5)	8 (80.0)
36	工場数 (前年比)	873 (104.4)	399 (119.5)	176 (117.3)	158 (78.2)	51 (92.7)	55 (100.0)	24 (75.0)	10 (125.0)
37	工場数 (前年比)	931 (106.6)	432 (108.3)	176 (100.0)	171 (108.2)	54 (105.9)	57 (103.6)	29 (120.8)	12 (120.0)
38	工場数 (前年比)	988 (106.1)	478 (110.6)	212 (120.5)	149 (87.1)	55 (101.9)	47 (82.5)	31 (106.9)	16 (133.3)
39	工場数 (前年比)	860 (82.5)	372 (68.4)	202 (95.3)	132 (88.6)	59 (107.3)	44 (93.6)	33 (106.5)	18 (112.5)
40	工場数 (前年比)	863 (105.9)	332 (101.5)	205 (101.5)	145 (108.3)	68 (106.8)	42 (95.5)	51 (154.5)	27 (150.0)
41	工場数 (前年数)	1,020 (118.3)	189 (113.3)	189 (92.2)	214 (149.7)	68 (100.9)	51 (121.4)	74 (145.1)	49 (181.5)
42	工場数 (前年比)	1,127 (110.4)	396 (105.6)	205 (108.5)	215 (100.5)	72 (105.9)	86 (168.6)	100 (135.1)	53 (108.3)
43	工場数 (前年比)	1,256 (116.9)	414 (104.9)	220 (107.8)	239 (113.8)	71 (98.6)	117 (177.2)	120 (128.9)	75 (187.5)
44	工場数 (前年比)	1,328 (105.7)	401 (96.9)	210 (95.5)	281 (117.6)	75 (105.9)	75 (119.7)	135 (112.5)	86 (114.7)

資料：前掲書

らこれに対する相違はない。

保税工場においては既に述べたように、加工、製造までも許可されているから税関の監督下にあることを除けば自由港における工場とほとんど変わらない。自由港では一定区域に工場を建設しなければならないが、保税工場は承認さえ受け

面倒である。

- 蔵置期間に制限があり、税関の指揮、監督下下にある。
- 加工、手入は税関の監視、許可のもとに行なわれ、種類、方法に制限がある。
- 夜間、休日の出入庫、手入、加工は特別の手

続を要する。

- 5 貯蔵貨物の種類は制限される。
- 6 税関の庫出命令権、作業中止権に服さなければならない。(注11)等がある。さらにこれら税関官吏の費用は保税工場で負担しなければならない点もある。

(注1) 保税制度については、日本関税協会「保税制度」「減免戻税制度」高等税関講習会、保税制度論講義案(昭和26年)

(注2) 高橋芳三 わが国の保護制度、商学集志第37巻第4号3ページ

(注3) 関税法第30条

(注4) 関税法第37条, その取得については第40条

(注5) 同法第42条

(注6) // 第50条

(注7) // 第56条

(注8) // 第62条の2

(注9) // 第51条

(注10) 同法第63条

(注11) 前掲書考察46~47ページ

## 5. 保税制度と自由港に対する行政理論

ここに保税制度を即物的取締り、自由港を空間的取締りと理解する興味深い考えがあるので紹介することにする。

「保税上屋、保税倉庫、保税工場等所謂保税地域といわれるものは、その目的において、関税領域に入ったものでも最終的に国内経済に引取らない外国貨物に關税を賦課しないで、蔵置、製造等を許し、これを外国に積戻すのも關税を払って内地に引取るのも自由としようとするものであり、自由港もこの目的からは全く保税制度と同じである。ただ「傾向」として、保税にあっては、仲継貿易に資する外、商機をみて国内に引取って關税の利子分だけを浮かし、或は更に便利な地で通関しようといったようなものがあるに対して、自由港にあっては、ただ仲継貿易を専心援助しようとするに過ぎない。特に保税行政を、「特定の地域に置くことによって免税する制度」と考える従来の税からはこの両者を区別することは全くできない。」(自由港市の政治的性格と現代自由港の行政的性格、調査統計課

ノムラミツジ 8 ページ) この上述の指摘には異論があるが、次に述べている保税理論は自由港と制度は貿易統制の負担を履行する以前の所謂「通関手続未済」の外国貨物自体に随伴して取締るものであり、これに反して自由港こそ、この貨物自体を關税行政上追求するのを止めて地域自体を行政の対象としようとするものである。(即ち、自由港という一定の地域内においての即物的取締を排除して、空間的地域を關税行政の対象としようとするものである。)そしてこの二つの行政のめざす目的は、いずれも国内経済に引取られないものに保税制度を理論的に解明する上で興味深いものである。

「保税とは、地域に関連して關税の賦課を猶予するのではなく、いかなる種類の貿易統制であれ、外国貨物であるが故にそれにかゝる負担が履行されるに至るまで、その貨物の同一性を確保する行政技術である」(外国貨物自体を追って貿易制限の負担が完全に履行されるか、外国に輸出されるまでそれを取締ることにある。一即物的取締り)…即ち、保税は貿易統制の負担をかけまいとするものであるが、自由港域内に止ってそのまま外国に再輸出される貨物にとっては貨物自体に税関の追求がないだけ、ヨリ自由でありヨリ合目的的であるといえよう。」(前掲書 9 ページ)

純粹理論的にはこのように即物的取締、空間的地域取締が保税制度及び自由港制度を區別出来るが、自由港域内のものがすべて再輸出されるわけではないので、問題は複雑になる。ここにアメリカの外国貿易地帯がなぜに特権貨物と非特権貨物とにわけ、保税制度と自由港制度の折衷案のようになっていたかを理解できるのである。即ち「特定の自由港内にもたらされた外国貨物が、ことごとく外国に向けて再輸出されるならば、外国貨物が国の關税制度が貿易統制を乱すものでなく、自由港内でいかなる加工が行われようと製造が行われようと、仲継貿易の利潤を国内に収めこそすれ、一で行くことは期待できず、商機をみて国内に転売したり、或は契約が破棄されたり見込み違いであつたりして、若干は国内に引取らざるを得ない。そこでこの貨物がどの位予想されるか、或はこれに対して關税制度上いかに扱うかによって、自由港内において許される作業が決るわけである。」(前掲書 11~12 ページ)

この取扱ひ方の配慮が問題であり、国内引取の際外国で加工、製造されたものでないという場合、またその加工、製造に内国産品を使用した場合に配慮を与え



## 長崎県における自由港設置運動

る為には、どうしても即物的取締が必要となり、空間地域は取締を旨とする自由港制度と矛盾することになる。「そこで自由港の実際例では、国内引取が絶対的に無視できるような港でない限り、(たとえば国内にこれにより影響をこうむるような産業がない場合が考えられよう。)始めから加工製造をみとめないで、自由港域外に引取られるときの状態で一率に負担をかけることにしている。」(前掲書12ページ)のである。

### 6. 我国における自由港形態についての考察

ともあれ我国に自由港が設置された場合、実際にはどのようなものが考えられているのであろうか。自由港は国際貿易振興策としてそこでの加工、製造が行なわれるといっても、そこにはやはり国内産業及び国内輸出産業に対する考慮、その他国内で自主規制の行なわれているもの等、やはり一国の貿易政策のまったく外になるものではなく、次に指摘されるように、あくまでも補助的産業にすぎないのである。自由港でいかなる産業が興るかは種々なる要素に左右されることは勿論であるが、具体例として次のようなものが上げられている。

「市街地や奥地から離れた港内で行うのが一層適しているもの、たとえば

- (1) コーヒー、ココア、外国産果物、香辛料等の加工、缶詰工場
- (2) 動植物性油脂工業、油、マーガリン、パラフィン、ロウ等の搾油脂化加工
- (3) 精油並びにその副産物工業
- (4) 製粉
- (5) ゴム工業
- (6) 製糖
- (7) 肥料、飼料の製造
- (8) 造船、船舶修理等
- (9) 機械、車輛等の組立
- (10) 縄ひも、ケーブル等の製造
- (11) 皮革工業
- (12) ガラス工業
- (13) フェルト工業
- (14) 鉄、非鉄金属を原料とする製造工業

### (15) 木工

その他が考えられる。ただし、次のような工業は避くべきである。

- 第一 海水を著しく汚濁させるもの
- 第二 湿潤を特にきらうもの
- 第三 莫大な量の淡水を必要とするもの
- 第四 免税品又は関税の低い貨物を原料とするもの
- 第五 内国品が大部分原料になるもの
- 第六 加工製造過程において高度の精密性や、莫大な労働力を必要とするもの

その他が考えられる。

なお、現在保税工場で行っている加工製造工業の内、自由港区で行うのが適当なものが多いが、保税工場にはそれに特に適する工業というものがあるわけである。自由港工業はしかし、一国経済の立場からすれば、やはりあくまで補助的産業の地位にあるということを忘れてはならない。」(第4回議事要録P 5~6)

さらに長崎県に自由港を設置した場合には、次のようなものが考えられる。

「自由港区における企業を考える場合においては

- (1) 当該原料が高関税であること。
- (2) 輸入依存度の高い製品であること。
- (3) 東南アジア、中国、韓国等において需要の高いものであり且これらの国の製品と競合しない製品であること。
- (4) 高度の技術を要するものであること。

等の条件を満足させる企業であることが必要であると考えられる。ただ当該企業が輸出品のみを製造する単一企業であるときは海外における政治経済の変動の影響を直ちに受けることになり経営が安定しない恐があるので国内における大企業の進出が考えられるべきであろう。以上の観点に立つて業種を例示すれば次の如きものが考えられる。

機械組立工業  
精密機械工業  
医薬品工業  
貴石加工工業  
食料品工業」(前掲書「自由港についての考察」55~56ページ)

日本における自由港を設置する場合は、アメリカ合衆国の外国貿易地帯を参考にすることは、十分に考えられることである。ではアメリカ合衆国の外国貿易地

幣ではいかなる企業活動がなされているのであろうか。

7. アメリカ合衆国の外国貿易地帯における企業活動

合衆国の外国貿易地帯の沿革、制度等については種々なる研究が既になされているので、(注1)ここでは近年における活動に焦点をあて、我国保税制度とを考えながら考察することにする。

合衆国の外国貿易地帯は現在7つあり、サブ、ゾーンが4つある。ここでは前者についての活動をみて、これらが非特権貨物の為に利用されており合衆国の外国貿易地帯が結局は、この非特権外国貨物を関税地域に搬入する為の機能をはたしていることを知る。

現在合衆国にある外国貿易地帯及び地帯設置者は以下のごとくである。

地 帯 名	場 所	地 帯 設 置 者
Foreign - Trade Zone No. 1	New York, New York	The City of New York
" No. 2	New Orleans, Louisiana	Board of Commissioners of the Port of New Orleans
" No. 3	San Francisco, California	San Francisco Port Authority
(Sub-Zone No. 3-A)	"	"
Foreign - Trade Zone No. 5	Seattle, Washington	Port of Seattle Commission
" No. 7	Mayaguez, Puerto Rico	Puerto Rico Industrial Development Company
(Sub-Zone No. 7-A)	Penuelas, "	"
Foreign - Trade Zone No. 8	Toledo, Ohio	Toledo-Lucas Country Port Authority
" No. 9	Honolulu, Hawaii	State of Hawaii

これら地帯の活動を次に示めす。

ここで簡単に地帯の貨物の資格について説明する。

地帯における貨物の資格は次の5つである(注2)

- (1) 特権外国貨物
- (2) 特権内国貨物
- (3) 非特権外国貨物

(4) 非特権内国貨物

(5) 地帯制限貨物

外国貿易地帯に搬出入され、処理、加工、製造される貨物がすべて再輸出されるか、合衆国以外の国に搬出されるのであれば、これら貨物についてこのような複雑な区別をする必要はない。保税制

第8表

外 国 貿 易 地 帯 の 収 入、支 出 及 び 純 推 査

外 国 貿 易 地 帯 (サブ、ゾーンを含む)	操業 年数	収 入 (単位\$)				支 出 (単位\$)				純 推 査 (単位\$)						
		1966	1967	1968	1969	1970	1966	1967	1968	1969	1970	1966	1967	1968	1969	1970
ハ ワ イ	4	398	120,936	88,060	120,990	160,438	3,703	182,197	122,718	122,628	156,424	(-) 3,306	(-) 61,262	(-) 34,658	(-) 1,638	(+) 4,014
ニ ュ ー ヨ ー ク	33	557,614	650,192	514,642	573,501		715,748	641,334	621,293	651,181		(-)156,134	(-) 91,143	(-)106,661	(-) 77,680	
ニ ュ ー オ リ ン ス	23	179,109	200,644	206,383	248,276		187,277	209,029	208,220	221,498		(-) 8,168	(-) 8,385	(-) 1,837	(+) 26,778	
シ ア ト ル	21	12,054	14,481	24,981	27,271	30,319	46,007	45,574	51,637	49,695	55,689	(-) 33,963	(-) 31,093	(-) 26,656	(-) 22,424	(-) 25,370
サンフランシスコ	22	122,367	144,957	187,089	212,669		128,959	143,865	185,722	167,068		(-) 6,591	(+) 1,092	(+) 1,367	(+) 45,601	
トレド・オハイオ	99	147,798	151,879	175,634	186,427		137,006	136,741	150,834	160,245		(+) 10,787	(+) 15,138	(+) 24,800	(+) 25,182	
プエルトリコ	9	162,688	134,917	136,763	81,198		124,531	127,088	106,075	119,657		(+) 38,057	(+) 7,829	(+) 30,688	(-) 38,459	

資料 Hawaii Economic Review, Sep. - Oct. 1970 P5  
1970年のシアトルのみ Annual Report of Foreign Trade Zone No.5 Seattle, Washington

長崎県における自由港設置運動

度のところでもふれたように、地帯の貨物は、その一部もしくは全部が再び合衆国関税地帯に搬入される方が、むしろ多いのである。この中で非特権外国貨物は、関税地帯に搬入される時、まったく外国から輸入されたと同じ手続をとらねばならないので、税関の監督下におく必要がない。これに対し、特権外国貨物については、この特権の申請をなした場合、地帯搬入時の価格で、地帯搬入時の関税率で課税して、これを関税地帯に搬入出来るという特権が与えられている為(但し、関税地帯に搬入される時に、地帯で加工、製造されたことにより課税品目上の異動が生じた場合はこの特権は摘要されない。)、税関の監督下におかれるわけである。

同様このことは、特権内国貨物、非特権内国貨物についても、指摘できる。内国貨物を地帯に搬入し、無税積戻しの特権の申請をなせば、地帯で加工、製造をなした後に再び関税地帯に搬入する場合には、この内国貨物の部分については課税されないわけである。非特権内国貨物はこのような特権を有さない為、地帯搬入には輸出手続が、地帯から関税地域への搬入には輸入手続がそれぞれ必

要である。地帯制限貨物とは保税倉庫から地帯へ保税輸送された貨物と戻税の為に関税地域から地帯へ搬入されたもので、これを再び関税地域に搬入するには、輸出手続をとらねばならない。

このようにして見ると、アメリカの外国貿易地帯はほとんど我国の保税制度と変わらず、根本的な相違点は外国貿易の為に米国のこの地帯を貸与しているという機能を有する点であり、これは非特権外国貨物が有するものである。実際に地帯へ搬入される貨物のほとんどは、この非物権外国貨物である。

次にその例を示めす。

ニューヨーク外国貿易地帯の貨物搬入の年間移動(注3)(1968年度)

搬入	金額	重量
合衆国関税地域より	\$ 1,396,588	1,007 米トン
外国より	\$ 35,643,014	23,829 "
(非特権外国貨物)	(\$ 35,643,014)	(23,829 " )

搬出	金額	重量
合衆国関税地域へ	\$ 32,158,617	24,420
外国へ	\$ 5,004,257	934

第9表 貨物船搬入高及び金額

地帯	貨物搬入高 (単位 米トン)					搬入貨物金額 (単位ドル)				
	1966	1967	1968	1969	1970	1966	1967	1968	1970	1970
ハワイ	22	1,399	5,761	3,471	4,361	31,357	1,764,296	3,754,079	5,172,543	5,994,739
ニューヨーク	31,411	21,344	24,836	29,936		38,686,159	41,851,064	37,039,602	41,280,862	
ニューオリンズ	28,524	44,127	31,011	41,626		14,653,712	18,141,279	24,590,382	33,320,058	
シアトル	806	842	1,389	1,581	1,804	1,236,335	1,689,143	2,055,557	1,616,846	
サンフランシスコ	2,847	3,821	4,703	6,127		4,373,530	4,949,300	7,295,872	8,395,840	
トレド・オハイオ	30,737	25,788	29,949	31,297		10,478,999	8,881,393	11,435,773	10,719,381	
プエルトリコ	221	678	785	928		586,281	1,384,973	1,501,490	1,473,751	

資料：前掲書P5

その他の地帯も大略ニューヨークと同様の傾向を示めす。この傾向と少し趣きが異なるものとして次にシアトルとプエルト・リコの例をあげる。

シアトル外国貿易地帯の貨物搬出入の年間移動(1970年度)(注4)

搬入金額	重量
合衆国関税地域より \$ 0	0 米トン
外国より \$ 2,836,110	1,804 米トン
(非特権貨物) (\$ 2,795,142)	(2,138 //)

搬出金額	重量
合衆国関税地域へ \$ 1,706,629	1,295 米トン
外国へ \$ 42,841	17 //

プエルト・リコ外国貿易地帯の貨物搬出入の年間移動(1968年)(注5)

搬入金額	重量
合衆国関税地帯より \$ 602,366	195 米トン
外国より \$ 898,624	589 //
(非特権貨物) (\$ 191,288)	(59 //)

搬出金額	重量
合衆国関税地帯へ \$ 1,197,831	713.78 米トン
外国へ \$ 143,419	63.55 米トン

全地帯の扱出入は挙げなかったが、合衆国の外国貿易地帯が、主として非特権外国貨物の搬入に利用され、それが合衆国関税地帯へ搬出されることが大きいウエイトを占めていることが明白であろう。

次に地帯における企業の状態を知るため、企業の数、従業員数取扱商品等について表で示す。

第10表

地帯	地帯内にある企業数				
	1966	1967	1968	1969	1970
ハワイ	3	6	12	12	16
ニューヨーク	8	16	10	21	
ニューオリンズ	21	18	14	14	
シアトル	42	4	5	6	
サンフランシスコ	12	12	12	13	
トレド・オハイオ	11	24	25	27	
プエルト・リコ	4	6	4	4	

資料：前掲書 Hawaii P 5

第11表

地帯	地帯で従事する企業数				
	1966	1967	1968	1969	1970
ハワイ	3	61	82	94	124
ニューヨーク	650	643	600	885	
ニューオリンズ	217	128	113	108	
シアトル	82	92	83	90	
サンフランシスコ	100	100	100	110	
トレド・オハイオ	24	29	31	30	
プエルト・リコ	5	7	6	4	

資料：前掲書 P 5

第12表

地帯	地帯内にある企業の従業員数				
	1966	1967	1968	1969	1970
ハワイ	2	11	42	56	65
ニューヨーク	60	65	80	90	
ニューオリンズ	159	162	185	180	
シアトル	6	8	12	12	
サンフランシスコ	38	38	38	56	
トレド・オハイオ	20	20	24	30	
プエルト・リコ	75	258	316	266	

資料：前掲書 P 5

長崎県における由由港設置運動

第13表

地帯	取扱商品の品度				
	1966	1967	1968	1969	1970
ハワイ	2	83	85	139	174
ニューヨーク	233	206	211	235	
ニューオリンズ	74	81	76	76	
シアトル	46	55	58	92	
サンフランシスコ	91	86	94	94	
トルド・オハイオ	14	18	16	20	
プエルト・リコ	19	50	33	29	

資料：前掲書P 5

第14表

地帯	原産地国数				
	1966	1967	1968	1969	1970
ハワイ	2	20	28	33	46
ニューヨーク	63	61	60	58	
ニューオリンズ	41	40	53	52	
シアトル	25	20	24	22	
サンフランシスコ	43	41	41	51	
トルド・オハイオ	11	10	16	10	
プエルト・リコ	3	12	12	12	

資料：前掲書P 5

これらの表によって合衆国の外国貿易地帯で行なわれている企業活動は商業が主たるものであり、工業が行なわれているとしても、それはごく小規模のものであり、おそらくは外国から輸入した商品を地帯で、合衆国の法律及び嗜好に合致させるような作業であることを想像することが出来る。

具体的にいかなる作業が行なわれているかをニューヨークの外国貿易地帯の場合において例示しよう。(注6)

Brazil nuts: Trench, turn, sample, cull, color, pack or bag, and destroy culls.

Cameras: Examine, sort, repack for export.

Caviar: Repack into domestic type containers and tins for domestic consumption, ship supply, and reexport.

Coffee: Clean, skim, recondition, rebag.

Household effects: Examine contents, segregate, repack, camphorize.

Liquors: Sample, repack, recondition, gage, bung, affix strip stamps.

Pharmaceuticals: Repack, remark, manufacture into new products.

Piece goods, cotton and synthetic materials: Cut samples, examine and remark.

Radios: Repack into lightweight containers for export by air; remove heavy items, i.e. batteries, moisture absorbers, advertising material, etc.

Silk scarves: Sort, imprint, label, repack, indicate country of origin.

Stainless tableware: Repack into sets for domestic distribution and reexport.

Surgical instruments: Repack into sets for consumption, stockpile for overseas supply and delivery.

Sweaters and dress goods: Attach store labels, repack, reexport.

Watch movements: Inventory, examine, assemble using U.S. made watch cases, repack for export by air, mark cases, and movements. Wine and liquors in case lots:

Ship out in parcel lots for domestic consumption and for supply to steamers and airliners.

Woolen cloth: Examine, repack, cut lengths for samples, cut shapes for manufacture of ladies clothing.

(注1) 柴田銀次郎「アメリカ合衆国の外国貿易地帯」

2 「アメリカ合衆国外国貿易地帯法並附属法規」は昭和24年神戸建設局港湾部の翻訳がある。

3 アメリカ人の手になるものとしては、  
The Foreign Trade Zone by Alfred L. Lomax,  
Bureau of Business Research School of Business

Administration, University of Oregon, 1947

4 ヨーロッパ諸国からみた「地帯」の報告書としては、

Foreign Trade Zones in U.S.A. OEEC, 1954

5 各外国貿易地帯は毎年 Annual Report を地帯委員会に報告し、これをまとめて委員会は Annual Report of Foreign Trade Zones Board を発行している。

(注2) Foreign Trade Zones Board Regulations Section 400. 804 「地帯貨物の資格」及び Bureau of Customs Regulations Section 30.6, 30.7, 30.8, 30.9

(注3) 資料 30th Annual Reprt of the Foreign Trade Zones Board, 1968

(注4) 資料 Annual Report of Foreign Trade Zone No 5 Seattle, Washington 1970

(注5) 資料：30th Annual Reprt

(注6) 前掲書 30th Annual Report pp12~13

## 8. 人的規制, 物的規制, 資金的規制と自由港制度 (注1)

我国と外国との交流のうちにある各種規制のうち特に自由港制度と関係のあるのは、物的規制たる輸出入管理、関税と資金的規制たる為替管理である。

輸出規制についていえば国内需要の確保、他の国際事情には制約を受けるので、自由港の魅力は「我国の輸出入禁制品の中継に止まる。」と考えられる。

次に輸入統制であるが、これには自動承認品目、自動割当品目、割当品目があり、ここで問題となるのは、自動割当品目の場合の「枠外分を蔵置して枠の拡大を期待するとか、加工貿易、中継貿易を行うこと」が、また割当品目については「あらかじめ許可をみこして、割当許可以前に自由港へ

搬入し、許可を得れば直ちに国内に輸入するというような時間的節約の効果および加工貿易、中継貿易が可能となるという効果が認められる。ことが自由港設置の効果として考えられる。」すなわち、割当制度の拡大に対処する為の蔵置と中継貿易の可能性という点である。

次に資金的規制としての為替管理に対しては自由化が進展した今日、通常の貿易取引に対する為替統制はなく、この面からの自由港の利点は考えられない。

以上のごとく考察してみると現在のところその根本的な主旨は相違しても、保税制度と自由港制度において行なわれる産業はさほど相違しないことが明白である。

しかしながらこの保税制度を考察する時、保税展示場というものがある。これは前述したごとく現行制度では、あくまでも一時的な国際見本市であり博覧会である。この機能だけを取上げ、現にアメリカの外国貿易地帯の最近の動向にみられるような小外国貿易地帯としてはどうかということである。これならば長崎県においても考えられるのではなからうか。県で研究された「国際貿易特別地帯法(仮称)要綱案のうち、この見本市場、いやいま一步進めればショッピングセンターとして県独自のユニークな発想のもとに、国際観光客の誘致や国内観光客をも勧誘し、これを核として注目すべき国際貿易都市としての発展を考えることは夢であろうか。現在本県はその総力をあげて、経済の発展に取り組んでいる。しかしこの発展は長崎港の発展と共になければならぬと信ずる。海運の発展、商社の設置等もこれらの発案のもとにその政治力を傾むけるならば、かならずしも遠い将来のものではなからう。沖縄返還を目前にひかえ、

長崎県における自由港設置運動

現在沖縄にある自由貿易地帯のあり方に対して沖縄の世論が高まり、また本土復帰後は、もし沖縄に日本最初の自由港が設置されるとなれば、(注2)長崎県における運動もその可能性を増すであろう。その際、多くをとらずにまず自由港機能の一つである見本市常設の面から進めるべきだと思う。

- (1) 前掲書、考察36~37ページ
- (2) 1971年3月沖縄の那覇に大蔵省の下になる自由港制度的なものの設置が確定をみた。

9. 高雄加工輸出区(注1)

中華民国政府が 投資の促進、輸出貿易の拡大、生産品の輸出及び雇用の増進のため(注2) 1965年1

月に輸出加工地区設置管理法を公布し、高雄市に「高雄加工輸出区」を設置した。これは高雄港内に造成された埋立地に設けられ、1965年7月に建設に着手し、1966年12月に発足した。総面積68.42ヘクタール、このうち工場建設用地は52.46ヘクタールである。(注3)この加工輸出区が自由港と相違するのは、自由港が貨物の再輸出あるいは、もっぱら商業貿易活動に従事する企業に適應するものであるが、加工輸出区は輸入原材料、半製品による製造、加工、組立に従事する工場のために計画されたものである点である。すなわち自由港の「定義」にいう「関税」や「輸入統制」からは解放されている(注4)から勿論自由港であるが、仲継貿易は許可されていないで、上述の目的のみに限

第15表

高雄加工輸出区進出事業別分数表

1970年4月末日現在

事業別分類	認可件数	生産開始件数	投資計画額 (米ドル)	輸出計画額 (米ドル)	雇傭予定人員数
精密機械器具類	1	1	150,000	198,000	63
エレクトロニクス製品類	36	29	16,689,229	91,112,877	13,148
金属製品類	16	15	2,978,000	14,308,069	2,512
プラスチック製品類	17	14	2,897,465	13,548,950	3,921
機械器具製造類	2	2	110,000	802,000	138
家具製造類	3	3	525,000	2,540,000	535
工芸品類	23	17	3,187,500	21,905,972	5,175
電気用品及び製品類	3	3	860,000	6,151,670	827
ゴム製品類	3	3	175,000	2,391,350	538
印刷品類	1	1	152,000	955,920	363
包装修理組立	2	2	285,000	755,672	304
皮革製品類	1	10	1,241,000	11,636,400	2,749
紙器製造類	2	2	398,150	1,314,066	294
玩具製品類	5	4	894,069	3,218,063	1,285
ヨット製造類	21	1	50,000	525,000	47
針織編織品類	23	22	2,765,630	15,737,360	4,220
縫製加工品類	16	14	5,112,764	29,612,980	7,554
化学品類	1	—	50,000	720,000	140
合計	166	143	38,520,807	218,034,381	43,813

資料：台湾の経済一般事情 65~66ページ

日本貿易振興会台北事務所

第16表 高雄加工輸出区輸出事業資金来源

資 金 来 源		認可 件数	投資計画額 (米ドル)
国 内 投 資		40	5,675,700
華 僑 投 資	香 港	23	5,120,939
	日 本	1	125,000
	インドネシア	1	150,000
	琉 球	2	650,000
	マレーシア	1	212,500
	ベトナム	1	70,000
小 計		29	6,328,439
外国人投資	米 国	11	7,391,879
	オランダ	1	2,150,000
	トルコ	1	170,000
	日 本	41	9,807,600
	英 国	2	750,940
小 計		56	20,270,419
合 辨	中国+米国+香港華僑	5	660,750
	中国+日本	20	2,231,430
	中国+華僑	6	1,397,500
	香港華僑+米国+英国	1	202,000
	カナダ+米国+日本+香港華僑	1	800,000
	中国+日本+日本華僑	3	440,000
	カナダ+米国+英国+ブラジル	3	70,000
	中国+日本+香港華僑	2	124,000
小 計		41	6,256,249
総 計			38,520,807

資料：前出67ページ

定された新しい形態の自由港である。幸いこの加工輸出区は現在までのところ予想以上の繁栄が続けている。(注5)この原因として、「地価、(注6)労賃が低く(注7)投資の対象となり易いこと、輸出加工の地積が広くて工場建設と港湾施設とに十分な余裕があること(注8、9)の他にこの地区の手続がすべて「輸出加工地区管理処」で迅速に行なわれていること、(注10)輸出企業には各種の優遇措置(注11)がなされていること等があげられる。これに力を得て、純粹加工輸出区(注12)及び台中加工輸出区(注13)が計画されている。

(注1) 輸出区の背景については新宮志良「台湾の自由港、高雄輸出加工区の特殊地と現代的主義の考察」国際経済大学論集第1巻第1号351～354ページ

(注2) 輸出加工地区設置管理法第1条(1965年1月30日公布)

第17表 高雄加工輸出区輸出入物資統計 単位：米ドル

項 目	1970年4月		1970年1～4月累計		歴 年 累 計	
	金 額	件 数	金 額	件 数	金 額	件 数
輸 入	機 械 設 備					
	政 府 外 貨	279,076.84	108	1,656,166.44	—	8,964,399.26
	自 備 外 貨	225,031.06	174	1,008,970.01	—	9,097,335.36
	小 計	504,107.90	282	2,665,136.45	1,084	18,061,734.62
輸 入	原 料					
	政 府 外 貨	3,759,460.35	518	14,542,592.70	—	54,750,443.46
	自 備 外 貨	2,171,390.04	568	9,506,583.97	—	51,444,687.86
	小 計	5,930,850.39	1,086	24,049,176.67	3,837	106,195,131.32
	総 計	6,434,985.29	1,368	26,714,313.12	4,921	124,256,865.94
輸 出	有 為 替 輸 出	6,309,842.97	—	20,609,810.16	—	86,751,454.94
	無 為 替 輸 出	1,745,595.61	—	7,087,961.19	—	38,234,122.93
	総 計	8,055,438.58	1,174	27,097,771.35	4,007	124,805,577.87
輸 入 合 計		14,490,396.87	2,542	54,412,084.47	3,925	249,062,443.81
課 税 区 よ り の 輸 入		636,690.85	263	1,919,442.83	807	7,818,383.30

資料：前出68～69ページ



## 長崎県における自由港設置運動

- (注3) 台湾の経済一般事情, 日本貿易振興会台北事務所1970 P57
- (注4) 高雄輸出加工地区に関する資料, 長崎県昭和42年 P44  
なお, 輸出加工地区設置管理法第3条には「輸出企業」とは, 輸出加工地区内において, 輸出製品の製造, 加工あるいは組立を行なう企業ならびに, 輸出製品の製造, 加工, 組立を行なう企業の生産販売活動に必要な貯蔵, 輸送, 積卸し, 包装及び修理に従事する企業をいう。」とある。(同管理法第13条, 輸入関税及び手数料の免除, 物品税の免除)
- (注5) 表(15), (16), (17) 参照
- (注6) 地区内の土地の賃借料  
1ヶ月1坪当り(3.3㎡) NT3.75( V.S.\$ 0.09375) 前掲資料 P50
- (注7) 高雄における普通の平均賃金
- a) 未熟練男子労働者  
1ヶ月当り 800~1,200 新台幣ドル
  - b) 未熟練女子労働者  
1ヶ月当り 600~900 "
  - c) 熟練男子労働者  
1ヶ月当り 1,500~2,000 "
  - d) 熟練女子労働者  
1ヶ月当り 1,200~1,500 "
  - e) 大学卒程度の学歴の男女の書記  
1ヶ月当り 2,000 "
  - f) 高校卒程度の学歴の男女の書記  
1ヶ月当り 1,500 "
- (資料: 前掲資料 P53)
- (注8) 前述したように, 高雄加工輸出区は68.42ヘクタールである。
- (注9) 柴田銀次郎, 自由港の復興, 港湾経済研究No.8 44ページ
- (注10) 前掲管理法第7条及び第8条
- (注11) たとえば加工輸出区内で負担すべき諸税は営利事業所得(但し, 投資奨励条例の基準に合致するものは免除), 印紙税, 家屋税, 車輛鑑札税, 電力臨時附加税のみである。
- (注12) 楠梓加工輸出区の工場建設用地は62.73ヘクタールで, 総面積115ヘクタールに比べて少ないが, 高雄加工輸出区で十分考慮されなかった住宅用地

(26.27ヘクタール)を割いている為である。1973年6月末までに200工場が設置され, 総額3,000万ドルの投資がなされ, 年間1億2,000万ドルの輸出が行なわれ, 4万名の雇用がみこまれている。(前掲事情 P58~59)

- (注13) 台中加工輸出区の設置は1969年7月に決定された。総面積23.63ヘクタール, 工場建設用地15.69ヘクタールが予定されている。ここに約50社の輸出産業メーカー, 750万ドルの投資, 年間3,000万ドルの輸出を目標として, ここに1万名の就職人口を吸収しようとしている。(同 P59~60)

## 10. 馬山輸出産業自由地域

韓国政府は「馬山自由地域の低廉な労働力により, 外国投資を誘致し, これによって輸出と雇用を増大させ, また加工度の高い工業の誘致で国内産業に技術を補給するなど多角的効果をねらって(注1)」昭和45年3月土地造成の起工式を行なった。この着工に先立ってすでに「輸出自由地域設置法」を立法化している。

この自由地域は臨海団地で, 面積は約60万㎡で, ここに100工場を誘致(うち80工場に外国企業, 残りは韓国企業)を予定している。完成は72年の予定で最終的には外国投資2,000万ドルと, 25,000人の雇用効果, 年間6,000~7,000万ドルの輸出額を期待している。これに続き麗水, 木浦にも74年までに完成するような計画が立てられている。(注2)

この自由地域は高雄加工輸出区の繁栄に刺激されたために他ならず, その目的も大略同様である。

- (1) 日本経済新聞昭和45年2月23日, 同44年8月13日
- (2) "

〔附 録〕  
国際貿易特別地帯法（仮称）  
要綱案

第1 総括的事項

- 1 この法律は、産業経済の国際交流を緊密化し、外国貿易を奨励促進するとともに併せて地域の開発振興を図るため、開港に国際貿易地帯（仮称、以下「地帯」という）を設置し、運営し及び維持することを目的とするものとする。
- 2 地帯においては、国家の治安維持及び国民経済の発展に支障をおこさない範囲において、地帯の目的に合致する限り、最少限度の制限の下に、国内法が適用されるものとする。
- 3 各開港には、一カ所をこえる地帯を設置すること。
- 4 地帯には原則として居住を認めないものとする。

第2 地帯の設置及び指定に関する事項

- 1 地帯を設置することのできる者は地方公共団体とすること。
- 2 地帯は、主務大臣が指定するものとする。
- 3 地帯を設置しようとする者は、次の事項を詳細に記載して主務大臣に申請し指定を受けなければならないものとする。

1 場所及び状況

陸地及び水面の面積

関税地域との遮断の方法

地帯として適当な理由

面積拡張の可能性

- 2 施設に関する設計及び経費、既存の施設及び附属物

- 3 建設に着手し、完成に至る期間
- 4 建設費の出資
- 5 地帯運営及び維持の方法
- 6 その他主務大臣が必要と認める事項

- 4 主務大臣は地帯設置の指定をしようとするときは、関係大臣と協議しなければならないものとする。

第3 管理運営に関する事項

- 1 地帯の管理運営は、地帯設置の指定を受けた地方公共団体の長（以下「管理者」という）が行なうものとする。
- 2 管理者は、次に定める事項を除く業務について、国際貿易特別地帯運営株式会社（仮称）に委託できるものとする。
  - 1 地帯内の土地に関する権利の譲渡、移転等に関する。
  - 2 地帯への居住の許可に関する。
- 3 管理者は、会社の経営に関し、必要に応じ、監査、調査、報告徴収を行なうことができるものとする。

第4 国際貿易特別地帯運営株式会社（仮称）に関する事項

- 1 国際貿易特別地帯運営株式会社（以下「会社」という）の性格及び業務は、概ね次の通りのものとして規定すること。
  - 1 会社は、管理者の委託を受けて、地帯運営上の次の業務を処理するものとする。
    - 土地、建物及び施設の維持管理
    - 上屋倉庫、野積場、荷役機械及び商品展場並びに加工施設の運営
    - 役務の提供及び管理
    - 船舶、来訪者への便宜供与
    - 地帯の保全

## 長崎県における自由港設置運動

その他管理者が認めたもの

- 2 会社は、地方公共団体及び民間の出資による株式により設立するものとする。
  - 3 会社の役員は、日本国民たる国籍を有する者とする。
  - 4 会社の予算、決算については、管理者の承認を得なければならない。
  - 5 会社は、管理者に対し、運営に関する年次報告を提出するものとする。
- 第5 貨物に関する事項
- 1 法令により禁止されたものを除き、あらゆる種類の外国貨物の海上からの搬出入は、関税法規の適用を受けることがないものとする。
  - 2 内国貨物の地帯への搬出入は、これを輸出入とみなすものとする。従ってその搬出入に際しては、輸出入及び通関手続を行なうものとする。
  - 2 但し、地帯内での消費を目的とする貨物は、税関長の許可を受け、輸出入手続を行なわないで地帯に搬入できるものとする。
  - 3 地帯では、貨物の貯蔵、開包、組立、仕分、格付、配分、手入、混合、加工及び製造を行ない、又、これを自由に輸出することができるものとする。
  - 4 貨物の保管、蔵置等の期限又は移動及び廃棄については、何らの制限も加えないものとする。
  - 5 地帯に搬入された貨物の陳列展示については、原則として制限されないものとする。
  - 6 管理者は、公共の利益、衛生、秩序に有害であると認める貨物については、地帯からその貨物の排除を命ずることができるものとする。

ること。

### 第4 取引、小売販売及び購買に関する事項。

- 1 地帯内の通貨は、邦貨とするものとする。
- 2 邦貨以外の対外支払手段による取引の決済は全て、外国為替公認銀行を通じて行なうものとする。
- 3 地帯内での取引、小売販売及び購買は、原則として、制限を受けないものとする。
- 4 小売販売をしようとする個人又は法人に、あらかじめ管理者の許可を得て、指定された場所で行なうものとする。
- 2 非居住者の小売販売は、外国為替管理令第5条（非居住者自由円勘定の設定）を適用するものとする。

### 第7 地帯の利用料に関する事項

- 1 地帯の利用を目的として、地帯へ入場しようとする者に対し、地帯の維持、運営の費用として、別に定める利用料を徴することができるものとする。

### 第8 国の援助措置に関する事項

- 1 国は、地帯の建設及び管理運営上必要な施設の建設に対し、財政、金融上の援助措置を講ずるものとする。

### 第9 地帯繁栄のための優遇措置に関する事項

- 1 消費を認めるものとする。
- 2 次の租税の賦課を免除するものとする。  
たばこ消費税、娯楽施設利用税、料理飲食等消費税、軽油引取税、電気ガス税、木材取引税、酒税、砂糖消費税、揮発油税、石油ガス税、物品税、登録税、トランプ類税、印紙税、入場税、とん税、地方道路税、特別とん税。

- 3 地帯への出入は、原則として制限しないものとする。
- 4 外国貿易及び取引業務遂行のため、外国為替専門銀行又は甲種外国為替公認銀行の設置並びに両替商の認可等の措置を講ずるものとする。

第10 証票の提示によ

- 1 地帯には、管理運営上必要な国及び地方公共団体等の機関を設置するものとする。
- 2 本邦人の地帯での宿泊は、管理者の承認を必要とすること。
- 3 地帯における勤務者は、あらかじめ発行さ

れた、その身分を確認し得る証票の提示によって、通関手続きを省略できるものとする。

- 4 私人、法人、組合等が建物等施設を建設、移転、改造、または用途の変更を行なおうとするときは管理者の承認を受けるものとする。
- 5 管理者は地帯内で事業を行なうものに対し、管理運営上必要な事項について報告を求め、調査をすることができるものとする。

第11 附則に関する事項

- 1 その他所要の規定を整備するものとする。