

自由港に対するわが国の態勢

柴田銀次郎

一 緒 言

昭和三十三年高等弁務官布令第十二号によって、琉球政府は那覇商港地域およびその周辺の指定地域の一帯に「自由貿易地域」を設定し、翌年からその活動に入った。これはいわゆる自由港であり、これで外国行政下の地域とはいえ日本領土内に始めて自由港が設けられたことになる。

自由港は十六世紀半にイタリーに創められた古い貿易施設であり制度でもあるにかかわらず、なぜ現在新たにこれを設けなければならないのか。日本では大正の中期から、自由港設置論が盛んに唱えられたにもかかわらず、なぜ遂に今までこれが実現しないのか。省みると、これを提唱したものは自由港の効果を過信し、これに反対を唱えたものは、誤解と杞憂と現状満足とがその心底にあった。

私がここに今は古くさいと思われる勝ちな自由港の問題をとりあげ、その機構とこれをめぐる論争の経緯とアメリカが近年強いて外国にその設置を勧奨している真意とを詮索しようとするのは、最近に至って日本でも著しい経済成長に伴なって港湾も未曾有の開発を見ており、その余波としてまたまた自由港設置提唱のきざしがほのかに見える始めているからである。

自由港に対するわが国の態勢（柴田）

二 自由港とは何か

自由港は、一国の関税行政および輸入統制から解放された港をいう。港湾地域の中に一区域を画して自由港を設けたとき、これを自由港区といっている。これは世界全体の自由港の性格を観察した私の定義である。

関税行政から解放されているということは昔からの自由港の性格であって、十六世紀の最初のと時から自由港は関税行政から切り放し、ここだけは独立の地域とみなしたが、第一次大戦ののち、特に一九三〇年前後に起った世界恐慌により、とても関税行政だけでは一国の産業を保護し国際収支の均衡を維持することができなくなつて、強力な輸入統制を始めた。フランス、ベルギー、スイス、ドイツ、英国などヨーロッパ各国が輸入割当て、清算協定、あるいは為替統制を始めた。これは関税政策以上に強い力を貿易上に与え、最大の貿易の障害ということになった。このために、もともと貿易を促進しようという意味で設けられた自由港は、関税だけを免除するだけではその目的を達し得ない。あらゆる統制から解放するという性格を自由港が持ち始めたわけである。

このように、最近の自由港の意義は、関税行政から免れるということだけでなく、輸入統制からも免れるということにある。これが最近までの重要な自由港の役割を果たしている。故に、輸入統制の場合についていえば、輸入手続をしない貨物を自由港に持ってきて、その国の輸入統制にかからないでそこへ蔵置しておくことができる。そして、経済上の機会をねらい、自国あるいは外国へ輸出するという手段に出るわけである。

三 自由港の機能と効果

自由港がいかなる機能をもっているかということは、第一に、その自由港にどの程度の自由性が許されているか

ということできまることである。これは各港の歴史と法制とで決定されている。例えば、イタリーの自由港は十八世紀まで続いた自由都市が十九世紀の初めに国家統一が成就したときに一挙に強力な中央集権となってその自由性が奪われ、その代わりに港市のみに狭小な港区を画して自由港となしたが、関税権を国家が吸収して徴税に力を注いだため、この小自由港区は保税地域とほとんど変りない程度の自由性しか持っていない。これに反し、ハンブルグ自由港はドイツ帝国が成立しても従来ハンザ自由都市の誇りを捨てずに頑強に帝国に反抗した結果、その港域だけを自由都市時代そのままに残して、今日も世界で最も自由性の広い自由港となっている。

自由港の機能をその与えられた自由性の広狭から分類すると次のようになり、これがまた現存の世界における自由港の種類でもある。

一 関税免除

関税免除は自由港の基本的性格であり、この特典がなければ自由港とはいえない。イタリー、フランス、スペインなど南欧の自由港はこの性格だけしか持たない自由性の最も狭い自由港である。近年に至って次の性格も持つ自由港が生れてきている。

二 輸入統制品の搬入が自由

これは一の関税免除にさらにこの自由性が加わったもので、以下順次自由性が累加して行くものと考えられる。

三 外国貨物に対する処理加工が自由

関税法上、外国貨物というのは輸入手続を経ない陸揚貨物のすべてをいう。一旦輸出しても再輸入すれば手続未済中は外国貨物である。処理というのは、外国から到着した商品を再装、分類、清掃、ラベル張りなどの手を

自由港に対するわが国の態勢（柴田）

加える手段であり、加工は次項に記す製造に至らない程度の作業をいう。世界の多くの自由港は港内において外国貨物に対する加工作業を許している。

四 外国貨物を原料とする製造が自由

加工と製造とどう違うかについては論争のあるところであるが、わが国でこの定義に触れた法律は、わずかに保税工場法であって、混合は製造とみなすという部分的定義が下されているだけである。アメリカでは異なる税品目になる場合は製造という、やや一般的な具体的な定義がとられている。個々の場合について疑義を予め明らかにすることは困難であるが、窮極は税関長の判断に委かされている。港内で無税のまま外国原料を以って製造工業をなし得る自由港は、ハンブルグ、コペンハーゲン、アメリカの外国貿易地帯（自由港区で製造の認可を得た場合）などや香港、シンガポールなどの自由貿易地域であって、その数はさほど多くはない。

五 外国貨物の展示、見本市場の設置が自由

アメリカの外国貿易地帯は一九五〇年に始めて地帯内製造と見本展示とが許可されることになった。地帯内に見本展示場を設けることも製造の場合と同じく国内製造業者と輸入業者とが打撃を受けるということで、永い間反対されていた。

今次大戦中、オーストラリア、アフリカ、アジア方面からヨーロッパへ向けられた貨物は、戦争の危険を避けてほとんどニューヨークの外国貿易地帯に集った。ニューヨーク外国貿易地帯に集ったこれらの貨物は、ニューヨーク市内の商人によって輸入手続がとられ、市民に直接販売されるという事態が生じた。従来は大資本の商人のみが携わった輸入業を中小資本の商人が手掛けることとなり、ニューヨーク外国貿易地帯はさながら国際市場を形成した観を呈するに至った。従来は輸入業者にとっては一つの脅威ではあったが、アメリカ国内市場の繁栄もこれによ

つてもたらされ、また完全雇傭への途も開いたという国家的貢献も認められて、一九五〇年外国貿易地帯法を改正して、地帯に見本展示場を設けることが許されるに至った。

六 船舶出入の自由

自由港はもともと外国貨物のために存在するのであって船舶のためのものではない。したがって、関税港であるうと、自由港であろうと、船の出入りには手続上特別に優遇されるということはない。しかし、港と港とが接近しており、他港よりは優位に立って貿易船を誘致しようという意図の下に、船舶に対しても好条件を打出すという場合がある。たとえば、出入船舶に対しトン税を免除したり、届け出を簡略にしたり、公課を安くするなどの利点を与える。コペンハーゲン自由港はこれに属する。

七 居住の自由

英国が植民地に設けた自由貿易港、香港、シンガポール、ジブラルタル、アデンなど、ドイツのヘルゴールランド免税地域などでは、その自由地域内に一般人の居住を許し、この住民は関税のかからない外国品を消費することができるようになってきているけれども、世界における自由港の大部分はその地域内の居住が禁ぜられている。英国の自由貿易港はもともと本国が自由貿易制を布いていたためであると、これら植民地を獲得したときの外国の思惑も考慮されてこの措置に出たものと思われる。ドイツのヘルゴールランドも英国からこれを譲渡されたときの条件として免税地域に指定されたものと思われる。

以上のような制度である自由港が国際経済に与えている効果を列挙すると、

一 貿易障壁の撤去

貿易障壁を撤去することは国際経済における理想である。関税、輸入統制、煩雑な通関手続が廢されることは、

自由港に対するわが国の態勢（柴田）

すなわち貿易障壁の撤去である。世界で通関手続が最も難しい国はアメリカと日本とである。自由港ではこの煩雑な通関手続をなさずに外国貨物の陸揚げができる。但し、管理者に対する届出と許可は必要である。爆薬、兵器、麻薬その他有害品の禁制品はいかに自由港であっても特別の許可なき限り陸揚げは禁ぜられている。

二 仲継、委託貿易、再輸出貿易の振興

これが自由港の原始的な効果である。外国商人の勘定において行われる仲継貿易は貿易で利益するところはないが、それでも港湾使用料などの収益がある。いわんや日本商人の勘定で結ばれた仲継貿易、委託貿易は国際収入の増加に寄与するばかりでなく、これをめぐる港湾活動からも少なからざる利益をもたらすこととなる。わが国では従来これらの仲介貿易はあまり行われていなかったが、戦後は朝鮮、台湾、樺太などが外国となってしまうので、完全平和が確立し各地が自主独立の地位を得るに至れば、かかる貿易をわが国商人も盛んに行わなければならない時期がくると思われる。

三 国際商品市場の形成

自由港に見本展示場または見本市場が設けられると海外の商品が大量に集まり、あるものは輸入され、またあるものは輸出される市場が形成されて、ここに集約された国際商品市場ができあがる。

四 中小輸入業者の勃興と振興

元来、輸入業は相当の大資本を擁していないと海外の信用上成り立たないのが普通である。もし、自由港が設けられたとすると、自国または外国の大貿易業者が海外の商品を大量に自由港に搬入してこれを蔵置する。市街地に店舗をもつ中小商人は自由港内に赴いて必要なだけこれを買付け、自ら輸入手続を履んで市街の消費地にこれを送ることができる。小資本の輸入業者の発生ということになる。

五 外国貨物をもってする加工、製造品貿易の振興

わが国で最も盛んに行われている貿易であるが、原料でも関税のかかるものは正規の輸入手続し納税を終えて工場に持ってくることは甚だ面倒であり、資金の回転率もよろしくない。たとえ戻税があっても手続は煩雑である。保税手続をすれば税金の面だけは不利を免れるが、担保の提供と税関の不断の看視とは物心両面の苦勞の種となる。加工、製造のできる自由港ではこれら一切の苦勞なしにこの種の商工業が行われる。

六 國際經濟上の中立地帯としての効果

自由港は國際經濟上の安全地帯であつて、現代においてはこの効果が最も重要であると考えている。戦前には日本の貿易はしばしば日貨排斥の難に遭遇した。最も頻繁に起つたのは上海においてであつたが、このときは一時香港の自由港にもつて行つてこれを仮陸揚げし、様子をみて目的地の上海へ積送するか、または他国の輸入商へ契約換えしてその地へ込るといふ手段がとられた。また、例えば正式に輸入手続を終えたが何らかの理由でキャンセルされた場合に、とりあえず自由港にこれを収容するということも起り得る。

四 わが国における自由港設置運動

大正七年、第一次大戦が終りに近づいた頃、日本郵船台湾支店長安田繁三郎氏が台湾の基隆および高雄に自由港を設けよ。さらには台湾全島を自由貿易地域にせよと提唱したが、おそらく日本で自由港問題を取り上げた最初ではないかと思う。同年これより少し遅れて下関港外の彦島に築港してこれを自由港にせよといふ論も出てゐる。すなわち、この時期に日本にも自由港が必要であると感じた識者がすであつたわけである。

自由港設置論が最も熾烈に起つたのは第一次大戦後の不況期においてであつた。大正十一年まず神戸市、同商業

(自由港に対するわが国の態勢(柴田))

会議所が中心となって自由港の研究と宣伝を始めた。横浜でも横浜市社会問題研究所長であった左右田喜一郎博士が中心となって自由港問題と取組んでいる。

このときの所論は神戸は後述のように積極論に終始したが、横浜はかなり批判的であった。すなわち、その結論は、自由港は仲継貿易促進のための施設であると解釈し、少くとも横浜港は仲継貿易には関係が薄く、したがって自由港は不必要である。ただし、船舶の出入港に特典を与えて誘致することができれば、自由港も意義がある、という論であって、今にして思えば海外の自由港に関する知識も浅く、論議も白熱化するということはなかった。

横浜に反して神戸はきわめて活発な動きを見せた。大正十一年当時日本郵船取締役であった石井徹氏が「第一に人口問題の解決には海運と貿易を盛んにして外貨を獲得するにある。日本経済界はロンドンの委託販売市場の隆盛に着目しなければならない。第二に保護貿易政策をとりながら、英国のような自由貿易国と同等の利益を得るためには、自由港区を設けるより外に途がない。第三に自由港区は地理的環境から考慮して神戸港に設置するのが最も適当である」と述べた。神戸市会は同年「神戸自由港区設置期成同盟」を結成し、神戸商業会議所も「神戸港自由貿易地帯調査委員会」を設けて具体的に研究することとなった。これらの調査、宣伝がようやく芽を出し始めた際に、三菱倉庫神戸支店長であった三橋信三氏が爆弾的な設置反対論を發表した。これによると、

- (一) 自由港は外国においてはすでに過去の制度に属し、今日は保税、戻税制度に改まりつつあること。
- (二) わが国は地理的経済的観点から仲継貿易を振興し得る見込みがないこと。
- (三) 保税、戻税制度が不十分であればこれを改善すれば自由港と同じことになる。
- (四) 自由港区内の加工製造工業は外国の例を見ても発達する見込みがない。

(五) 船の入出港手続が煩雜ならば簡略に改善すればよい。

(六) 上海の自由港はわが国がこれを設けても中止しない。上海に自由港が設けられれば日本の自由港はこれに對抗することはできない。

(七) 神戸港は自由港として不適當である。大正八、九年の統計によると、神戸港の仲継貿易高は僅か九一・一六%に過ぎない。

という論旨であった。

この反対論にかかわらず、神戸を始め、多少消極的であったとしても横浜も、また大阪、門司、釜山などでも自由港設置運動が盛んとなり、ことに、神戸市においては「大正十二年に最終的結論として」「神戸港自由港区設置の提唱」と題する冊子を公刊して、その意見を公表した。これによると、

(一) 保税倉庫は庫入蔵置の貨物の種類が限定されている。保税倉庫の庫入、庫出、運搬には煩雜な手続を必要とする。蔵置期間が二カ年で、製造加工はもちろん改装仕分けも許されず、庫出は庫入のときの状態でなければならぬ、などの欠陥がある。

(二) 保税工場も貨物の種類に制限があり、蔵置期間も僅か六カ月である。移出入手続がきわめて煩雜であるばかりでなく担保を提供しなければならず、ことに、倉庫証券の発行も許されていないため金融の途が全くない。

(三) 戻税制度も特定の貨物に限られ、その手続はきわめて煩雜であり、輸入の日より一年以内に再輸出しなければならぬという条件がついている。

以上の理由により現行の保税、戻税制度は自由港区の代替となるべきものではなく、仲継貿易の隆盛を計るには自由港区制度によるより外にないと結論して、前記三橋氏の設置反対意見を批判した。

自由港に対するわが国の態勢(柴田)

これに対し三橋氏は再び「自由港論批判」という冊子を公刊して逆批判を行い、「経済的繁栄をもたらすには自由貿易でなければならぬ。自由港制度はわずか七、八万坪の小地域で、しかも地代が高く労力も資金も自由なくきに自由港区を設けても産業勃興は望めない」という趣旨の主張を明らかにした。三橋氏以外にも設置反対論があり、現在の日本にとり巨費を投じてまでも自由港区を設置する必要を認めないという議論もあった。

大正十一、十二年にまたがったこれらの論争と運動も、大正十二年九月一日の関東大震災とこれに伴って起った港湾の繁忙とによって次第に影が淡くなり、満州事変の勃発により完全に消滅して、ついに今次大戦まで自由港問題はその片鱗すら見ることができなかった。

自由港問題が再燃したのは今次大戦後、昭和二十二年頃GHQから政府に対し指示があったときからである。当時、重要港の管理に当たっていたのは運輸省であったが、したがって当時この問題に最も熱心であったのも運輸省である。次には神戸市、また経済企画庁はGHQからの要請なので計画案を公表した。これらのうち、運輸省の海運総局の案が最も進歩的であって、概ねハンブルグ自由港の機構に近い構想のものであった。これに反し、経済企画庁案は大体改正前のアメリカ外国貿易地帯の骨子をそのまま受け入れたようなものであって、地域内での製造と見本展示を許さないという自由性の狭い自由港制度を採用した。同じ運輸省部内である港湾局も一つの案を公表したが、これは経済企画庁案に略々近い構想のものであって、海運総局案と対立していた。

これら多くの案が発表されたが、これに対する批判は、これらがGHQのあと押しで行われたためかいずれの方面からも公式には見ることができなかった。すなわち、大正年間のような設置反対論はなく、ただどの港に自由港が設置されるであろうか、当港に是非とも設置されたい、というような具体的な具体策、現実論が政界、財界、新聞界を賑わしていた。しかし、昭和二十五年GHQが解散する直前に、港湾の経営を民主化するというGHQのね

らいに基づいて港灣行政の大改革を行うこととなり、新たに港灣法を制定することとなった。政府はこの方の立案に没頭し、このため自由港法案の作成は遂に棚上げにされてしまい、その後は政府も民間も自由港問題を忘れてしまつて今日に至つてゐる。

港灣法が制定され実施されて、わが国の港灣の管理権は国から地方公共団体に移つた。従来、港灣の大部分はこれを税関構内と名付けて全面的に税関の監督下にあつたけれども、港灣法の下では港灣管理者である地方公共団体の管理下に置かれることとなつた。税関は大蔵省の優先機関として徴税の仕事を担当することになつたが、徴税技術の上から船舶の発着場をめぐる一定地域を画して保税地域とし、この地域を出入する貨物に対して輸出入手続と納税とを要求し、このためこの地域内の監視監督を行うこととなつた。これが現行の指定保税地域であるが、この関税法改正に當つて指定保税地域では貨物に対する処理作業と簡単な加工を施すことができるという規定が付加されて、いかにも自由港問題を解決したような感を与えているけれども、保税はあくまでも保税であり、免税ではない。税関吏の嚴重な監督下においてのみ処理、加工が許されているのみならず、現実の指定保税地域は突堤と岸壁を含む狭い地積だけであつて、到底加工を施す工場などを建設し得るほどの広さのものではない。すなわち、自由港区とは全然関係のない制度であつて、これで自由港問題を解決したと思つのは絶対に誤りであり、これが自由港制度に一步近づいたと思つことも全くの錯覚である。

昭和二十五年GHQの指示により政府が計画した自由港制度は多分にアメリカの外国貿易地帯法に準拠したものであつたことは前に述べた。また、昭和三十三年那覇港に設けられた自由港もアメリカの外国貿易地帯法に則つたものである。自由港制度として最も新しい機構のものはアメリカの外国貿易地帯である。

五 アメリカ外国貿易地帯の機構

アメリカの外国貿易地帯法によるとワシントンの外国貿易地帯委員会（商務長官、財務長官、国防長官の三者を委員とし、委員長は商務長官）が外国貿易地帯の設立、運営、維持、管理および廃止に関する最高主務庁とし、各地帯にある管理経営体を監督することになっている。

外国貿易地帯は特殊な物的施設が要求されている。すなわち、

(一) 遮断設備。陸上においては一定規格の柱、鉄製の網による一〇フィート以上の柵。水上においては船舶出入取締りに適切な施設。

(二) 出入口。一カ所一門に限る。

(三) 税関の検査所。

(四) 駐在する官公吏の事務所および住居。

(五) 高度の近代的港湾施設。埠頭、繫船施設、荷役設備、上屋、倉庫などは最新式であること。

(六) 高度の近代的な衛生上の防害施設。

外国貿易地帯の運営面については次の規制がある。

(一) 公共企業性。地帯は一般公衆のために公開されるべきであり、港湾諸料金の率は公平かつ適正であることが要求されている。

(二) 禁止制限貨物。関税法で禁止されているものは地帯内へ入れることはできない。禁止品でなくても、地帯管理者が不適当であると認められたもの、またすでに蔵置されている貨物でも地帯の管理上不適当と認められたものは排除さ

れる。

(三) 出入者の規制。船員を除き何人も一カ所の通用門からでなければ出入できない。出入者は一定の記章をつけ、あるいは識別証を所持していなければならない。

(四) 地帯の經理。独立採算を立て前としなければならない。独立採算ができない間は、州または市から補助を受けてもよいが、あくまで独立採算の目標をもって経営しなければならない。

(五) 貨物の搬入手続。

地帯における貨物は次の五の資格に分類する。(1) 非特権外国貨物。(2) 特権外国貨物。(3) 特権内国貨物。(4) 非特権内国貨物。(5) 地帯制限貨物。

1 非特権外国貨物。非特権外国貨物とは外国から地帯に直接陸揚げされた貨物で、直ちにまたは将来再び外国へ直接輸送する目的のものである。この種の貨物は搬入手続が最も簡単であつて、関税法規に関係がなく、したがつて通関手続も担保も納税も必要がなく、税関の監督を受けずに搬入することができる。ここに直接搬入、直接輸送とは関税地域を経由しない場合のことで、最も単純な仲継貿易の形である。

外国貿易地帯が自由港としての機能を果たしているのはこの非特権外国貨物についてであつて、これは完全にアメリカにおける関税法規にしたがわない貨物である。しかし、この非特権外国貨物を関税地域へ搬入するときには、関税地域へ搬入(輸入)するときの状態により関税がかかり正規の輸入手続をしなければならない。なお、関税地域を経由して地帯に搬入される外国貨物はすでに通関手続が済んでいるので内国貨物として取扱われる。したがつて、内国貨物が地帯に入るときに要する通関手続をしなければならない。

2 特権外国貨物。地帯へ搬入される貨物であつて直ちにまたは将来関税地域へ輸入される見込みのものは、地帯自由港に対するわが国の態勢(柴田)

へ搬入した当時の貨物の価格と関税率とによって課税してもらいたいということを、搬入後四十八時間以内に申請すると特権外国貨物となる。ただし、関税地域に輸入するとき、加工製造によって貨物の品目が地帯に入ったときと異なる税目のものであった場合は、関税地域へ入るときは価格と関税率とにより関税がかかる。この点がハンブルグ自由港の場合と異なるのである。地帯に搬入した当時の税目に相当する状態で関税地域へ搬入するのでないところの特権が生きてこない。実益があるとすれば、市場の変動によって価格が上昇する見込みがあるとか、あるいは地帯にある間に税率が変わる恐れのある場合に特権貨物としての意味がでてくる。

特権外国貨物は、地帯内にある間は終始関税の監視下におかれる。貯蔵、処理、製造、破棄および輸出する場合も税関の監視下におかれるが、アルコール類は破棄が許されない。また、加工製造によって生じた屑は、再生可能のものとは非特権外国貨物とみなされるので、関税地域に持ち込むときには輸入手続を要する。一つの商品から二つ以上の商品ができたとき、または二つ以上の貨物による加工製造品の中には関税は案分により決定される。特権外国貨物に対する税関取締りは、保税倉庫、保税工場の規定が適用される。

3 特権内国貨物。国内貨物を地帯に搬入するとき、製造、加工などの後再び関税地域へ戻す場合、税関に対して無税積戻しの特権を申請すると、これが特権内国貨物となる。特権内国貨物が地帯にある間は税関の監視下にある。これを輸出するときは、関税地域を経由するか、税関に対する正規の輸出手続を行う。

4 非特権内国貨物。特権を申請しないで国内貨物を地帯へ搬入する場合は、輸出手続を履まなければならない。この商品を再び関税地域へ戻したい場合は非特権外国貨物と同じ扱いになる。

5 地帯制限貨物。保税倉庫から地帯へ保税輸送された貨物および戻税のため関税地域から地帯へ搬入された貨物を地帯制限貨物という。これは一九五〇年の改正前には搬入することのできなかつたものである。保税貨物を地帯

に搬入するときは正規の輸出手続を行わなければならない。輸出手続後は地帯内での蔵置あるいは処理、加工、製造の手続を直ぐしなければならない。この貨物が地帯内にある間は終始税関の監督下にある。また、この貨物を地帯から再び関税地域内に持ち込むときには正規の輸入手続を要し、そのときの状態で課税される。要するに地帯制限貨物は是非とも輸出しなければならないというのが建て前であって、やむを得ず輸入するときには外国貨物とみなされる。これには、外国貿易地帯委員会が公益のために関税地域内へ戻す方がよいと考えたときにはその限りにあらずという但し書がある。

結局、通関手続を必要とせず税関の監督下にもなくて搬出入、蔵置できるのは、非特権外国貨物だけである。この種の貨物は地帯管理者に対する手続だけで済む。しかし、これにも但書があり、税関が歳入擁護のため合衆国の収入を守る必要があると認めたときには、非特権外国貨物でも監督することができるとなっている。すなわち、密輸入を防止する措置である。

(六) 地帯内における加工、製造、見本展示。地帯内において処理、加工、製造、見本展示をするときは、着手以前に税関長に申請して認可を得る必要がある。この申請書には、作業の内容、数量、包装マーク、品種、品質、地帯の資格、一資格のもののみか、または他の資格のものを混せているかなどを記入する。地帯内での作業は、国内法規にしたがわなければならない。関税法に禁止されている製造、例えばアルコール類の製造はもちろんできない。作業の結果については、売上の商品名、品種、数量を記入して届出る。二種以上の商品が作られた場合は別々に届出ることになっている。作業中に生ずる屑および漏損はその種類ごとに名称、品種、数量を届出でなくてはならない。特に、非特権外国貨物については、申請書に書いてあることが、地帯内に蔵置している間、あるいは加工製造している間にいかに変化したかの記録をとって届出る必要がある。さらに、製造の過程において屑な

どを破棄する場合も税関長の許可を要し、地帯内で破棄することが不適当なときは関税地域で破棄することもできるし、特に価値のない屑は税関長の許可を得ればどこへも持って行くことができる。見本展示については特別の規定はない。すなわち、特別の制限がないものと解する。

(七) 地帯から関税地域への搬出。

地帯内で何らの手を加えなかった特権外国貨物はすでに決定されている関税を支払えば移送申告だけで直ちに輸入できる。特権内国貨物も移送申告書を提出するだけで関税地域へ積戻すことができる。但し、特権内外貨物を混用して製造加工した場合は、これによる変化の記録を作成提出しなければならない。非特権貨物の輸入についてはすでに触れたし、地帯制限貨物が原則として関税地域へ戻すことのできないということも前に述べた。

(八) 地帯から外国への直接輸出。

国内貨物は輸出申告書を地帯管理者に提出するだけで直ちに海外への船積みができる。これは地帯へ搬入されたとき、すでに輸出手続を終ったものとみなされるからである。外国貨物も管理者に対して海外への移送手続をするだけで船積みができる。

(九) 地帯内で看視その他の税関事務に携わる官吏に対する報酬その他地帯内の税関経費はすべて地帯管理者の負担であって、毎月税関長に支払わなければならない。

以上アメリカ外国貿易地帯制度について述べたが、これを要するに、アメリカ外国貿易地帯は実は自由港区と保税地域から成立っていると解釈すべきであろう。非特権外国貨物に対してだけ自由港の機能を果たしており、その他の貨物に対しては全く保税地域と同じ機能を果たしているに過ぎない。アメリカ外国貿易地帯の繁栄が初期に期

待したほどでない理由の一つは実はここにあるのではないか。すなわち、税関の監督権があまりに広く、かつ強すぎることである。地帯内の製造は許されているとしても、それは実は自由港区においてではなく、保税地域において許されているのであって、ただ地帯では両地域が重なり合っているということである。外国貿易地帯内における加工、製造、見本展示の三特典がニューヨークを除いては期待されたほどに効果を挙げ得ない今一つの理由は、ニューヨーク以外の地帯がいづくにおいても地積が狭くてこれらの施設をなす余地が少いことに帰する。ニューヨーク外国貿易地帯がある程度の成功を収めているのも他に比べると多少とも広い面積をとっているからであり、ことにドイツのハンブルグ自由港が他に見られない繁栄を維持しているのも、その理由の一つには広大な水陸域を擁していることを挙げることができる。

六 わが国に望ましい自由港形態

わが国では近年は自由港設置の気運が見られない。およそ自由港設置の運動なるものは欧米でもわが国でも常に経済不況のときに起り白熱化している。しかるに、戦後のわが国は特に外国貿易が旺盛となって現在まで連続しており、これに應じて経済成長に対する財政投融资が行われ、港湾はその活動において、また建設において未曾有の活気を呈している。このため、過去において見られたような不況対策としての自由港設置論が湧いてこないのも当然といえよう。ことに、自由貿易の潤達を経験したことが全くなく、輸出入は国の掣肘を受けて税関の監督看視下においてのみ行なうものという觀念が心底に焼き付いているわが国経済人には、自由港の意義を理解することは恐らく困難であろう。過去の実情を見ても、貿易が極端に不振に陥り、あらゆる手を尽しても回復の徴が見えない時期に至って、最後に持ち出されたのが自由港問題であった。しかし、過去において自由港が設置されたために景気

が打開されたという実証は見られない。

自由港はかかる意義において存在するものではない。卒直に言えば、自由港は「外国商品のためにその国の港の一部を提供する」ということが基本的意義である。仲継貿易、委託貿易の振興という機能もこの意義から生ずる効果である。自由港の効果はすべてこの意義を基本として生れてくるものである。

近年、わが国の主要港では盛んに埋立事業が実施されつつある。埋立地はしばしば本土から離れており、一見既存の港とは隔絶した位置にあり、その面積も多くは数十万坪から数百万坪におよぶ広大なものであって、ここに新たな港湾設備を行うとすると、おのずから計画に新生面を打ち出すということが考え出され、自由港制度が構想に上ってくることとなる。先進国はいずれでもすでに自由港を設置しているのだから、わが国もこれに倣うというだけでも立派な設置理由の一つとなる。また、いかに業界の一部や関税所管当局に反対があろうとも、先進国が今なお自由港を維持経営しており、アメリカ合衆国が現在でも各地に自由港ないし外国貿易地帯を設けることに努力している事実は、世界はそれだけ自由港の実益を今でも認めている証拠であって、わが国においてその設置を要望することも十分な理由があることである。

現在、わが国で自由港制度がとり上げられるとすると、直ちに関税法の改正と新たに自由港または自由港区に関する立法が行われなければならない。その際には、恐らくアメリカの外国貿易地帯法規が最も重要な参考資料となるであろう。関係当局はこれにつきすでに十分な研究調査を済ましていることと信じる。

しかし、アメリカ外国貿易地帯はすでに指摘したように、貿易振興の施設としては必ずしも満足すべき制度ではない。わが国はアメリカ合衆国ほどには保護主義ではなく、また、アメリカ合衆国よりは遙かに貿易依存度の高い国であり、かつ国家財政も関税に依存する気持ちが合衆国より遙かに低いという実情にある。したがって、自由港

についてもおのずから異なる制度となるべきである。

自由港は外国商品を吸収する上からは相当な便益があることは確かである。それにはその港の地理的環境や港湾設備に支配されることは事実であるから、いずこの港にこれを設くべきかはこの点から決定されることとなる。しかし、委託貿易の振興施設として自由港を考えると問題はずかしくなる。委託貿易は貿易商の国際信用を基礎として興る取引関係であるから、制度や物的施設の改善によって直ちに振興すると考えるのは誤りである。自由港は委託貿易が起ればこれを利用してにより一層の便益が得られるという効用と、自由港が外国商品の集散地となれば委託貿易もこれにつれて振興する見込みがあるというように理解すべきである。

わが国に自由港を設けた場合に、自由港内で外国原料をもってする加工、製造工業が興り得る可能性があるかどうかを予測することはむずかしい。たしかに外国原料の搬入には無税という便益が与えられているけれども、輸入原料の多くはすでに無税であるか、または、低率関税であるわが国においては、自由港内でこれらを原料とする大工業が興るとは考えられない。ただ、現在の港内はともすべて地域が狭くて工場建設の余地はないが、もし埋立てによって広大な港域が新たに生れたとするならば、ここに工場を建設して外国原料の搬入に便益のある自由港制を布けば、工場経営の上に大なる効用があるものと信ぜられる。いかなる種類の工業が興り得るかは、それこそ地理的、経済的、社会的要素によって決定されることであるけれども、少くとも現在保税工場で行われている各種製造加工は最も適している工業であり、また、高関税で悩んでいる各種機械、車輛などの組立てなどもその規模が過大でなければ自由港内で興る可能性は十分にある。しかし、アメリカの外国貿易地帯制度のように、保税工場と全く変りないような税関の監督や煩雑な手続を要するならば、これが発生することも振興することも望みはない。従来からある保税制度で十分にその役目を果たし得るからである。

自由港内に見本市場を設立することはわが国では是非とも実現したい、また最も効果のあがる事業である。大量に搬入されている外国商品、引合中の外国商品、これから販路を求めようという内外商品の現物見本を展示して、わが国商人のみならず外国商人をこれに誘致して貿易契約の機会に資することは、国際経済上きわめて有意義の事業であり、従来各所において催されている一時的な見本展、博覧会などと異り、常設ともなればここに国際商品市場が形成される可能性も生れてくる。

保税倉庫制度の大きな欠陥は、倉入貨物について倉荷証券の発行ができないことである。わが国で設置を望む自由港では蔵置貨物に対して倉荷証券の発行を可能ならしめることである。これには金融業者の認識と理解とが要請されるけれども、あらゆる措置を講じてもその実現を期すべきである。長期間蔵置される自由港貨物は、これによって金融の途が開け、国内および国際流通市場に直結することができる。

最後に、わが国でしばしば起る船混み問題の緩和策に対する自由港の効果である。過去に起った滞船混乱の原因は次のように理解されている。(一) 輸出入契約による受渡時期と決済期日 (二) 配船事情、(三) 港湾施設の不備、(四) 荷役労働力の不足、がこれである。しかし、船混みの場合において特に混乱を見る局面は輸出入通関手続の場にもある。船舶は定時発着を期し、Quick dispatch を目標として運航しており、また荷役当業者も総力を挙げて船舶の運航に支障なきよう努力しているにもかかわらず、通関貨物の輻輳のため水陸設備は満員超過となり、税関は事務停滞の極に達することがある。もし自由港が別にあり、これが相当の広さを持つならば、輸入貨物はとりあえず自由港内に陸揚げして船舶は直ちに出航することが可能となる。自由港に陸揚げされた貨物は着岸船内にある外国貨物と同じ法的資格をもつものであるから、後日ここから通関手続を終えて関税区域へ持ち込むこともできるし、また税関が甚だ混雑しているときには、その税関所管の付近の他港へ回漕して税関支署で通関手続を

履むことである。

自由港に対するわが国の態勢（柴田）