

明の時代から中国との交流があつた琉球は、その後朝鮮半島を含む中国大陸・日本・東南アジアを結んだ「三角貿易」を推進することにより富を湛え洗練された独特の「琉球の時代」を築いた。その背景には幕府の鎖国・明王朝の海禁政策が背景にあつた訳であるが、島嶼経済である沖縄は「市場」と「市場」の結節点として機能していた。既にその頃から現代でいう海外ネットワークを構築していたのである。しかし沖縄は元々市場の狭小性、資源の狭隘性等の特質を持つ小さな島であり、市場経済成立後はアジアの舞台から消えた。戦後は基地依存、復帰後は財政依存により一定の発展を遂げたものの「成長のエンジン」は未だ内蔵されていない。

眼前で補完しあい成長を続けている中国大陸・南海岸部・香港・台湾を含んだ華南経済圏という壮大なダイナミズムがうごめいている。これ

に沖縄が参画できるかどうかは沖縄にとつて大きな分水嶺となる。今沖縄では上海―那覇間の空路、海路の開拓、特別FTZの新設、台湾資本の沖縄投資等、台湾・沖縄・中国を結びいけば「蓬萊経済圏」と呼べる経済圏成立に繋がる胎動が見られる。沖縄とアジアの経済的連結が叫ばれてから久しいが、未だそれが結実しているとは言いがたい。規模の経済の困難性、市場の狭小性、資源の狭隘性等、島嶼経済の桎梏により、沖縄とアジアの二国と対比させ、その依存・補完関係を見出すのは困難な状況にある。かつての琉球の時代の三角貿易の教訓が示すように、市場と市場の結節点という視点からアプローチが現実的かつ有効であるように思える。

―中国大陸と台湾の中継地

台湾と中国大陸には既に台湾の資本、技術と大陸の低賃金及び市場との補完関係を基礎にした経済



沖縄国際大学

教授 富川 盛武

蓬萊経済圏の構築を

連結が政治的対立を越え成立している。しかし、「三不政策」の下、直接通行・通商ができないことになっている。

沖縄は、両者と歴史的・文化的関係があり、しかも現在海路、空路を通じて両者との経済関係がある。無論、既に香港や釜山を経由した物流が成立しているが、それらの隙間をぬって沖縄が、市場と市場「の中継地」としての役割を演じることが出来る。

沖縄の那覇港、石垣港等に寄港し証明書を貰う、いわゆるクリアランス船は六〇〇隻余（一九九八年）に達しており、中継需要は高い。海路で廈門―那覇、上海―那覇間は運行しており、空路も前者がチャーターで運航され、後者の運航に向けて取り組みがなされている。

ニアジアの観光地

アジアのダイナミズムに伴って多くの観光需要が派生し、アジア内の観光サーキットも増加している。台湾をはじめアジアの国には高所得者が存在する。ある会合で、台湾の客が沖縄で家族で高級ホテル・クルーズ付きで二週間過ごせるならば百万日本円を出しても良いという話があったが、残念ながら沖縄の観光業者はそのようなメニューを持ち合わせていなかった。今後、高付加価値のメニューを開発し、アジアへの多極依存に転換する事が課題となっている。台湾復興航空の台北―石垣間の航空便開設の取り組みや復華の那覇新都心へのホテル建設も予定されている。比較優位を持つ沖縄の観光産業と

の連結は可能性が高い。
三 特別FTZへの立地

税制面での特別な配慮がなされたとはいえ、アジア各国に比較すると税を含めた優遇措置、空港、港湾のインフラ、情報の集積等の要件で未だ厳しい面がある。しかし、日本と台湾の高技術のキーコンポーネント、大陸の低付加価値部品の補完、加工を梃子にした情報通信関係の加工拠点等は検討に値しよう。

蓬萊経済圏の萌芽は沖縄経済にとつて望ましい兆候であるが、生き馬の目を抜く中国の商法に呑み込まれない、客観的にアジアの動向を察知し対応できる国際的センスの涵養も急がれる。

