

アメリカ合衆国における FTZ の利用に 関する一考察

龍 慶 昭

はじめに

外国貿易地域 (FTZ: Foreign Trade Zone) の概念と制度は、当初アメリカ企業に対して、国際市場および国内市場の両面における競争優位を確保する上で、特有の機会を提供することを目的として発足した。しかしながら、FTZ の総数は1970年まで極僅かであり、その後急増の一途を辿ってきたにもかかわらず、事実上活動状況が低調であったため、システムが有する本来的意義について認知の欠如や誤解が生じていた。その結果、長期に渡り FTZ の持つ有利性とその利用については米国企業の戦略決定者にとって興味の対象にならなかった。ところが、80年代前半から米国の個別企業で外部調達戦略としてのアウト・ソーシングが推進され、それがマーケティング戦略のパターンとして定着傾向が強まるなか FTZ は再認識されるようになってきた。また、貿易赤字と雇用問題に苦悩する連邦政府としては、輸出力および産業競争力の蘇生をはかる上で FTZ が持つ優位性に対する関心が高まりを見せている。一方、この制度は米国企業のみならず、外国企業にとっても優遇されたシステムであるため、地域活性化のために米国各州、各コミュニティも FTZ の設置を武器として企業誘致活動を積極的に展開しようとしている。これに伴い、関連諸法令は今後の FTZ の一層の活用を奨励し、促進させることを意図として改正されてきている。さらに、日米貿易摩擦と円高が進行し、その板ばさみに苦しむ日本企業をはじめ、ヨーロッパ、そして NICs 諸国などの外国企業が輸出代替として直接投資や技術移転を目指し北米進出する際の有力な企業環境の利点の一つとして認識が高まり、その利用について新たな展開が期待されている。FTZ の制度と理解を深めることは単に国際マーケティング戦略上重要であるばかりでなく、企業の国際化戦略、多国籍戦略を推進する上でトップ・マネジメントの意思決定上重要な要素となっている。

本稿では、FTZ の基本概念と利用の実態について、さらには今後の展望等について考察を試みるものである。

I. FTZ の機能について

FTZ (Foreign Trade Zone) は国際的に理解されている自由貿易地域 (Free Trade Zone) の合衆国版と解釈することが可能である。自由貿易地域は外国貿易を促進し、種々の貿易制限、特に輸入制限が引き起す困難な問題を軽減するために、通関上特恵的な便宜が提供されている地域である。具体的に自由貿易地域では、財貨が域内から離れるまで、定められた輸入関税を支払うことなく、蔵置されたり、ある方法によって加工される輸入財貨の搬入をすることができる。したがって、FTZ もこれと同様に、一定の地域を米国税関の領域外と指定する特恵関税的の制度と理解することができる。

FTZ は米国の通関港もしくは通関地 (port of entry) の中またはその付近に所在し、米国税関の監督のもとで認可された民間もしくは公的企業により、公益事業として運営されている。米商務省 FTZ 委員会 (the Foreign Trade Zone Board) は外国貿易地域制定法 (Foreign Trade Zone Act: 19 United States Code. 81-a-81, u; 19 United States Code. 81-c) および委員会規定 (15 Code of Federal Regulations. Part 400. 304; 45 Federal Register. 17976) 等に基づき FTZ 設立の許認可を授与する権限を持っている。

基本的に、FTZ 内には、法律が禁止する以外の国外、国内の財貨を展示、蔵置、製造、加工、修繕、販売、交換、混合その他の目的のために搬入することができる。商品の大半はアメリカ税関の領域に持ち込むか、別の国へ再輸出されるに先立ち、再包装、清掃、等級づけ、組立その他の加工のために搬入されるが、いずれにせよ米国での輸入関税は商品が実際に FTZ を離れて、米国税関領域へ国内消費のために商業取引されるまで支払わなくて良いこととなっており、商品が他国に向けて FTZ を離れる場合には米国の輸入関税を支払う必要は無い。また、関税の支払には選択があり、最終部品そのもの自体に対して支払うかまたは、最終製品に占める外国製品・材料および部品に対して支払うか、完成品の税率に従って支払う場合等の方法があり、関税率の何れか低いほうを選択することができる。さらに商品がアメリカに輸入され、米国部品と組み立てられ、再輸出される場合には、輸入業者もしくは輸出業者は外国製品にかかる米国の関税を支払わないで良いことになっており、後に再輸出される輸入品に課せられる関税のほぼ99%は『払戻申請』をすることによって政府より還付を受けることができる。また、通常の場合、域内の外国商品には割当制限を適用していない。

域内では商品の所有権と関税義務を買手の方に移転することも可能である。また、通常の場合、FTZ に於ける書類手続および通関業務全般については、FTZ、或は、米国税関事務所に付帯する通関業務代理店がその代行業を請負っている。

一般的な FTZ (genral purpose zone) 施設が企業のニーズに対処できない場合には企業内に

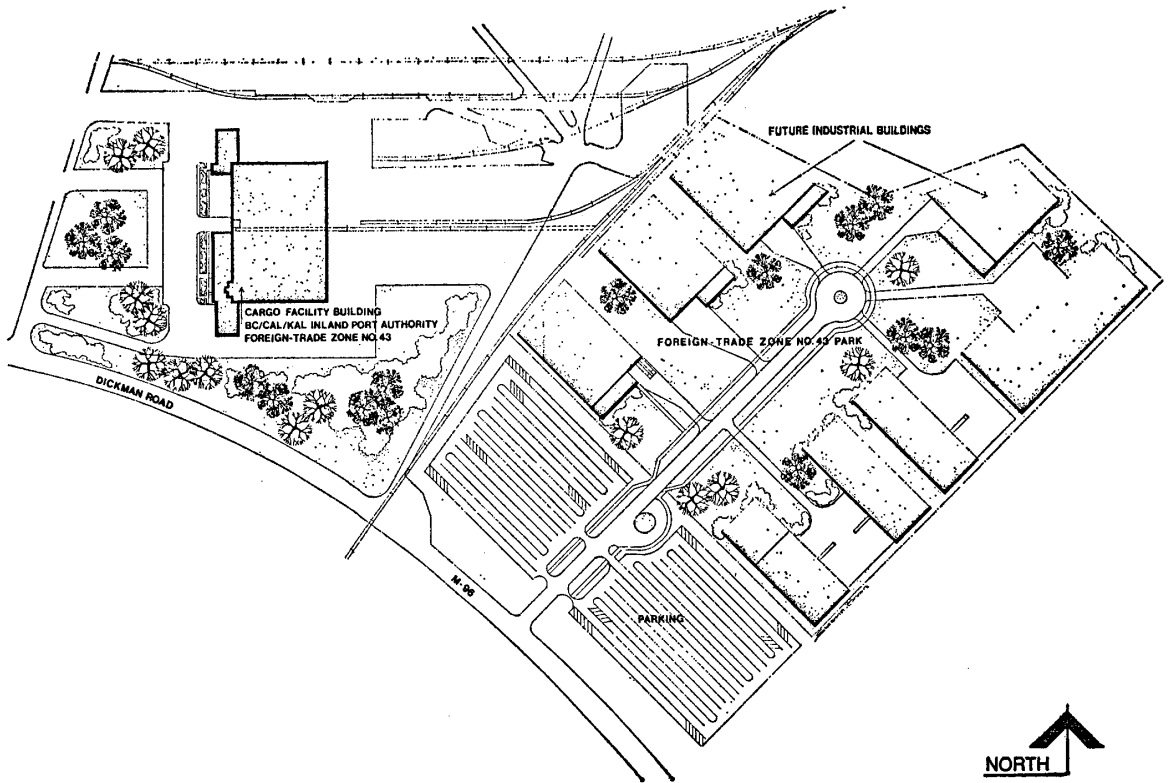


図-1 FOREIGN-TRADE ZONE #43 SITE PLAN

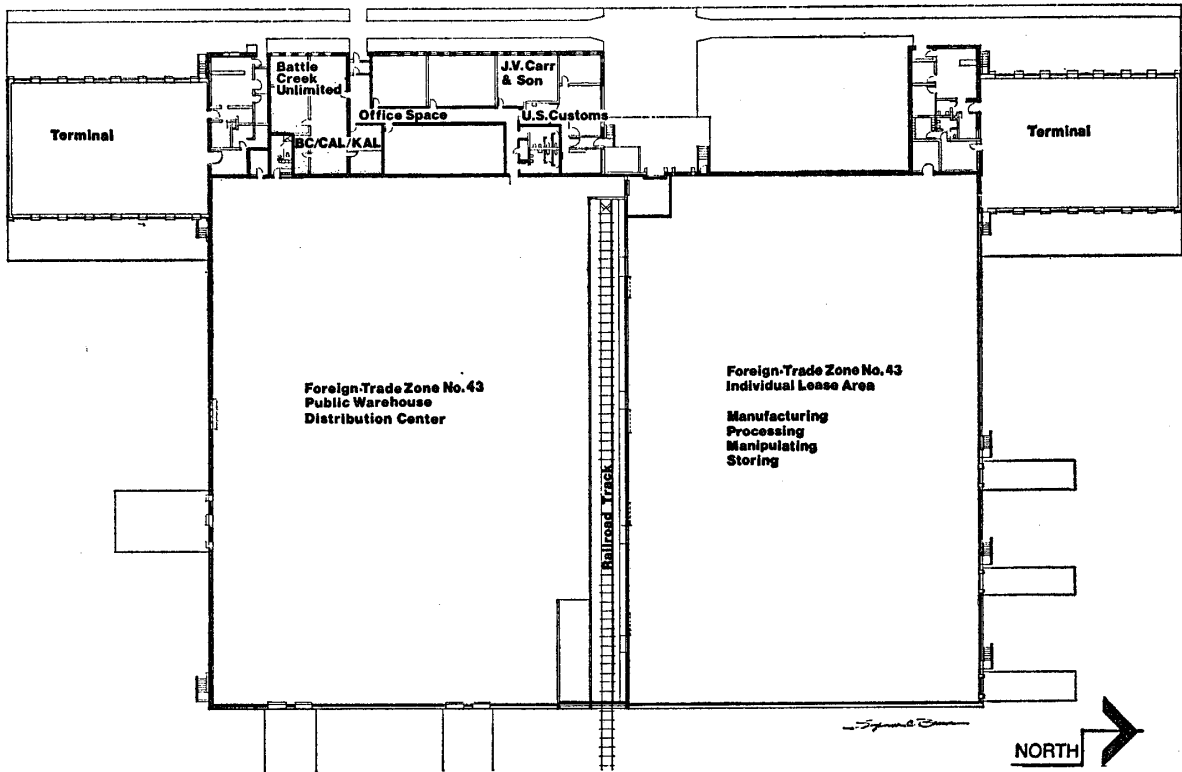


図-2 FOREIGN-TRADE ZONE #43/CARGO FACILITY FLOOR PLAN

サブゾーンの設置が認可され、正規のゾーンと同様の特典が受けられる。いずれにしるゾーンの利用方法と可能性は各企業の創意工夫によって一層拡大することができ、この利用の可能性については通常内陸港湾局が相談の窓口となっている。

FTZ は外国の輸出者が米国で市場を見出し、または拡張するための便宜をはかるため加工、製造、展示、販売、を行いうる課税保留地域としても機能することを意味している。したがって、輸入業者は FTZ を利用することにより、商品が蔵置されるか、何らかの方法で加工されている間は関税の支払いをしないで済むというキャッシュフロー上の恩恵も享受できる。

図一1はミシガン州バトル・クリークに所在する FTZ #43 のサイトプランについて、また、図一2は FTZ #43 の貨物施設のフロアプランの概略をそれぞれ参考の為に例示したものである。

II. FTZ に関する法的環境と規制

米国連邦議会は戻し税、保税倉庫、諸経費負担と諸問題の緩和のため、また、関税保留貨物の製造上の障害の解決のため1934年 FTZ の設立許認可に関する FTZ 法 (Foreign Trade Zone Act) を可決した。立法の制定当時、域内の商品についての取扱、処分、税関領域への輸出、数量報告などの規制は然程厳格でなく、関税は商品を米国税関領域へ輸出する場合にのみ課せられていた (Clasen, 1981; Miller, 1969)。また、当初域内における貨物または商品の加工、製造は原則として禁止されていた為に、その後、FTZ 利用者間から、域内商品の取扱の幾つかについて、製造ではなく、規格適合のための改修や処置の名目で手を加えることを許可してもらいたい旨の要請が出されていた。しかしながら事実上これらの名目と製造との間に明確な区別ができないうえ、曖昧な状態が継続していた。

この問題を解決することが急務となり、域内での製造、加工を容認するボグス修正案 (Boggs Amendment) が提出された。この修正案の直後、FTZ 委員会は新たな重要規定を発布している。これは従前の一般的な FTZ 内で操業することに不効率な点があったり、不可能な場合、特別の目的のために分離されているサブゾーンと称される地域を設けるものである。サブゾーンは個別企業施設内に設置され、企業が必要とする既存設備ならびに新規設備によって、加工、組立ならびに製造を効率的に行えるよう認可することによって FTZ の利用と利点の可能性を拡大させようとするものであって、ボグス修正案の趣旨と事実上矛盾無く両立しうるものである。例えば、日産能力1,330台1987年度生産台数22万台を目標とするオハイオ州の本田技研工業 (HAM) は1981年来この方式にしたがって生産活動を行っている。

1980年以前の財務省規定によれば、FTZ 内における物品の関税率評価は、その製品が外国で生産されたのと同様の基準に従うことが義務付けられていた。その結果、関税は域内に発生した米国人労働者の人件費、間接費その他の部分に対しても賦課されることになっていた。この点につ

いては1980年以降、関税評価 (Customs valuation) の実施に変更がなされ、域内で発生した全ての費用は財貨が域内を離れ米国税関領域に輸出される際、商品価値の評価対象から除外することになっている。

このような FTZ 関連の法的措置の改正ならびに諸規則によって与えられた環境は、世界経済の諸局面との拘り合いのなか、特定の企業ならびに地域に対し、競争力の面での優位性を活かす場を提供したものであると言えることができる。

Ⅲ. FTZ 普及の概要

FTZ は1937年ニューヨーク市がゾーン No. 1 として最初に連邦政府から指定を受けて開始された。しかしながら、この制度の概念と利用上の有効性については発足より40年近くも十分な認識が得られていなかった。1970年までは僅か10地域が設置され、従業員総数は約1,000人程度であった (42nd Annual Report of the Foreign-Trade Zone Board to the Congress of the United States, 1980)。1970年代の10年間にその数は急増してきたのであるが、事実上活動していたのは1978年当時で18箇所にとどまった (Cole, 1984)。その後の米国商務省の報告によれば、1986年 FTZ の総数は書類上128箇所となっているが、FTZ 委員会は表-1 で示す117箇所をリストアップしている。NAFTZ (National Association of Foreign Trade Zone) は、これらの内、ジョージア州シャナンドア (#26)、ミズリー州セントルイス (#102)、ノースカロライナ州モアヘッドシティ (#67) は事実上活動しておらず、閉鎖して再編成する必要があることを指摘している。また NAFTZ に対して活動報告があったものは52箇所のみであり、此以外の FTZ では事実上活動が無かった事が報告されたか、もしくは報告自体がなされていないのが実情であり、したがって、いかに多くの FTZ においてその活動が低調であることが推測される (Maraschiello, 1986)。また NAFTZ の質問に対して過去一度も解答をよせていない FTZ についても表-1 に示しておいた。

一方、FTZ からの出荷量は1970年当時僅か約1億ドルであったのが、最新の NAFTZ の発表では、1983年10月から1984年9月までの一年間における FTZ 全体の取扱総額は約31.5億ドルにのぼり、58,895名が直接的に就業し、乗数効果の結果、間接的には約176,685名が雇用されていることが報告されている (O'Connor, 1986)。また、商務省の推定によれば、輸出1億ドルあたり、約25,000人の雇用創造がなされる為に、FTZ の実態とは裏腹に、米国政府がこのプログラムにかける期待は大きい。

FTZ が1970年以降急増の一途を辿ってきた反面、米国企業がこの制度の利点を享受する速度は大変緩慢であった。1980年当時、FTZ の利用に際しては、むしろ欧州および、日本企業の方が、FTZ の利点や、使用方法について長い経験と習熟度を持っていたために、結果的に FTZ を

表-1 U. S. foreign-trade zones

△ : NAFTAZ に対し活動報告を行った FTZ
 ・ : NAFTAZ の質問に対し解答の無い FTZ

<p>Alabama Birmingham—Zone # 98 Birmingham, AL 35203 △Huntsville—Zone # 83 Huntsville, AL Mobile—Zone # 82 Mobile, AL</p> <p>Alaska ・Valdez—Zone # 108 Portland, OR</p> <p>Arizona ・Nogales—Zone # 60 Nogales, AZ △Phoenix—Zone # 75 Phoenix, AZ ・Tucson—Zone # 48 Mission Station Station, AZ</p> <p>Arkansas △Little Rock—Zone # 14 Little Rock, AR</p> <p>California △Long Beach—Zone # 50 Long Beach, CA △Oakland—Zone # 56 Oakland, CA △San Francisco—Zone # 3 San Francisco, CA △San Jose—Zone # 18 San Jose, CA</p> <p>Colorado Colorado Springs—Zone # 112 Denver, CO Denver—Zone # 123 Denver, CO</p> <p>Connecticut ・Bridgeport—Zone # 78 Bridgeport, CT Windsor Locks—Zone # 71 Windsor Locks, CT</p> <p>Delaware △Wilmington—Zone # 99 Dover, DE 19901 (302) 736-4271</p> <p>Florida △Jacksonville—Zone # 64 Jacksonville, FL △Miami—Zone # 32 Miami, FL</p>	<p>△Orlando—Zone # 42 Orlando, FL △Panama City—Zone # 65 Panama City, FL △Port Everglades—Zone # 25 Port Everglades △Tampa—Zone # 79 Tampa, FL</p> <p>Georgia △Savannah—Zone # 104 Savannah, GA Shenandoah—Zone # 26 Atlanta, GA</p> <p>Hawaii △Honolulu—Zone # 9 Honolulu, HI</p> <p>Illinois Chicago—Zone # 22 Chicago, IL △Granite City—Zone # 31 Granite City, IL Peoria—Zone # 114 Peoria, IL</p> <p>Indiana △Indianapolis—Zone # 72 Indianapolis, IN</p> <p>Iowa ・Polk County—Zone # 107 Des Moines, IA</p> <p>Kansas △Kansas City—Zone # 17 Kansas City, MO</p> <p>Kentucky Campbell County—Zone # 47 Wilder, KY △Louisville—Zone # 29 Louisville, KY</p> <p>Louisiana Lake Charles—Zone # 87 Lake Charies, LA △New Orleans—Zone # 2 New Orleans, LA</p> <p>Maine △Bangor—Zone # 58 Bangor, ME</p> <p>Maryland △Baltimore—Zone # 74 Baltimore, MD</p>	<p>Baltimore/Washington International Airport—Zone # 73 BWI Airport, MD ・Prince George's County—Zone # 63 Spring, MD</p> <p>Massachusetts Boston—Zone # 27 Boston—MA New Bedford—Zone # 28 New Bedford, MA</p> <p>Michigan △Battle Creek—Zone # 43 Battle Creek, MI △Detroit—Zone # 70 Lathrup Village, MI ・Sault Ste. Marie—Zone # 16 Sault Ste. Marie, MI</p> <p>Minnesota △Duluth—Zone # 51 Duluth, MN Minneapolis-St. Paul—Zone # 119 Minneapolis, MN</p> <p>Mississippi △Harrison County—Zone # 92 Jacson. MS</p> <p>Missouri △Kansas City—Zone # 15 Kansas City, MO St. Louis—Zone # 102 Clayton, MO</p> <p>Montana Great Falls—Zone # 88 Great Falls, MT</p> <p>Nebraska Lincoln—Zone # 59 Lincoln, NE △Omaha—Zone # 19 Omaha, NE</p> <p>Nevada Clark County—Zone # 89 Las Vegas, NV</p> <p>New Hampshire Portsmouth—Zone # 81 Portsmouth, NH</p> <p>New Jersey Morris County—Zone # 44 Newark, NJ</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>△Newark/Elizabeth—Zone # 49 New York, NY</p> <p>New Mexico</p> <p>Albuquerque—Zone # 110 Albuquerque, NM</p> <p>New York</p> <p>Albany—Zone # 121 Troy, NY</p> <p>△Buffalo—Zone # 23 Buffalo, NY</p> <p>Clinton County—Zone # 54 Plattsburgh, NY</p> <p>JFK International Airport— Zone # 111 Jamaica, NY</p> <p>△New York City—Zone # 1 Brooklyn, NY</p> <p>Niagara County—Zone # 34 Lockport, NY</p> <p>Ogdensburg—Zone # 118 Ogdensburg, NY</p> <p>Onondaga—Zone # 90 Syracuse, NY</p> <p>△Orange County—Zone # 37 Newburgh, NY</p> <p>△Suffolk County—Zone # 52 Ronkonkoma, NY</p> <p>•Watertown—Zone # 109 Watertown, NY</p> <p>North Carolina</p> <p>△Mecklenburg County—Zone # 57 Charlotte, NC</p> <p>Morehead City—Zone # 67 Wilmington, NC</p> <p>△Raleigh/Durham—Zone # 93 Research Triangle Park, NC</p> <p>△Wilmington—Zone # 66 Wilmington, NC</p> <p>North Dakota</p> <p>Grand Forks—Zone # 103 Grand Forks, ND</p> <p>Ohio</p> <p>Cincinnati—Zone # 46 Cincinnati, OH</p> <p>Cleveland—Zone # 40 Cleveland, OH</p> <p>•Clinton City—Zone # 101</p>	<p>Wilmington, OH</p> <p>Dayton—Zone # 100 Dayton, OH</p> <p>△Toledo—Zone # 8 Toledo, OH</p> <p>Oklahoma</p> <p>Oklahoma City—Zone # 106 Oklahoma City, OK</p> <p>△Rogers County—Zone # 53 Catoosa, OK</p> <p>Oregon</p> <p>△Portland—Zone # 45 Portland, OR</p> <p>Pennsylvania</p> <p>△Philadelphia—Zone # 35 Philadelphia, PA</p> <p>△Pittsburgh—Zone # 33 Union Pittsburgh, PA</p> <p>△Pittston—Zone # 24 Avoca, PA</p> <p>Puerto Rico</p> <p>△Mayaguez—Zone # 7 San Juan, PR</p> <p>Rhode Island</p> <p>•Providence/North Kingstown— Zone # 105 Providence, RI</p> <p>South Carolina</p> <p>•Dorchester County—Zone # 21 Summerville, SC</p> <p>•Spartanburg County—Zone # 38 Summerville, SC</p> <p>Tennessee</p> <p>•Memphis—Zone # 77 Memphis, TN</p> <p>•Nashville—Zone # 78 Nashville, TN</p> <p>Texas</p> <p>Beaumont—Zone # 115 Beaumont, TX</p> <p>△Brownsville—Zone # 62 Brownsville, TX</p> <p>Corpus Christi—Zone # 122 Corpus Christi, TX</p> <p>△Dallas/Fort Worth—Zone # 39 Dallas/Forth Airport, TX</p> <p>△Del Rio—Zone # 97</p>	<p>Del Rio, TX</p> <p>Eagle Pass—Zone # 96 Eagle Pass, TX</p> <p>Ellis County—Zone # 113 Midlothian, TX</p> <p>△El Paso—Zone # 68 El Paso, TX</p> <p>△Galveston—Zone # 36 Galveston, TX</p> <p>△Harris County—Zone # 84 Houston, TX</p> <p>△Laredo—Zone # 94 Laredo, TX</p> <p>△McAllen—Zone # 12 McAllen, TX</p> <p>Orange—Zone # 117 Beaumont, TX</p> <p>Port Arthur—Zone # 116 Beaumont, TX</p> <p>San Antonio—Zone # 80 San Antonio, TX</p> <p>Starr County—Zone # 95 Rio Grande City, TX</p> <p>Utah</p> <p>△Salt Lake City—Zone # 30 Salt Lake City, UT</p> <p>Vermont</p> <p>Burlington—Zone # 55 Burlington, VT</p> <p>Newport—Zone # 91 St. Johnsbury, VT</p> <p>Virginia</p> <p>△Suffolk—Zone # 20 Norfolk, VA</p> <p>Washington</p> <p>Cowlitz County—Zone # 120 Longview, WA</p> <p>Everett—Zone # 85 Seattle, WA</p> <p>△Seattle—Zone # 5 Seattle, WA</p> <p>•Tacoma—Zone # 86 Seattle, WA</p> <p>Wisconsin</p> <p>△Milwaukee—Zone # 41 Cudahy, WI</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Source : TRAFFIC MANAGEMENT., MARCH 1986, pp. 107~110, etc.

利用した米国企業は総数の約3分の1のみであった。また、事実上活動していた FTZ が極少数で、大多数の FTZ は休止状態かその活動が低調であったために、システムが有する本来的意義について若干の誤解が生じていたことも事実である。これらの原因は FTZ オペレーター自体が、FTZ の持つ有利性ならびに、その限界について企業の意思決定者に対して告知や理解を積極的に促進する必要性について認識が欠如していたために生じたと考えられるのである。米国企業の域内活動の強化のためには FTZ の利用および利点の概念に対して一層の理解を増すことが必要と考えられるが、この点については後に検討することとする。

Ⅳ. FTZ 利用の優位性について

FTZ の利用から生ずる利点と可能性は企業の創意工夫によって数多く存在する。したがって、米国と貿易する全ての企業および貿易事業を行う米国企業は、取扱う商品が部品であろうと完成品であろうとまた、貿易量の多少に拘らず FTZ の利用について一考の余地がある。本節では以下において最近の FTZ の効率的利用から生じる優位性ならびに通関特惠便宜について指摘している文献の要旨について列挙することとした。

1. 搬入品につき米国関税支払または保税倉庫の搬入の必要なく貯蔵、再輸出できる。また、展示をしてバイヤーの開拓ができる。
2. 保税倉庫と比較すると組立て、製造、加工等ができること、貯蔵機関に制限がないことからより優位である。なお、FTZ 運営基準の範囲内で自己の工場を建設することができる。
3. 米国内へ輸出する場合でも、製造過程で生ずる廃棄材料分だけ関税支払額を節約できる。
4. 関税評価に当り、米国労働者人件費、物件費等が評価額より除外しうる。
5. 製造品が米国に輸入される場合、完成品と外国製部品についての関税率のいずれか低い方を選択して支払うことが可能である。
6. 米国製および外国製部品を合せて、組立、製造を行うことができる。
7. 米国の規格に不適合な商品は米国関税を支払うことなく棄却し得る。また、規格に適合するように加工し得る。
8. 製品に対する FTZ 内の付加価値が総価格の50%を超える場合には、Made in USA のラベルを貼る資格が与えられる。
9. 再輸出されるものは米国の輸入割当の対象から除外される。
10. FTZ を利用する企業は保税倉庫として在庫を域内に保管し、市況によって必要に応じて税関領域に輸出するために、一度に多額の関税を支払うことを回避することが可能である。
(Robinson, 1983)
11. 輸入の際偶発的に発生する商品の損傷または、破損に伴い欠陥、不良品となった商品につ

いて関税を支払う必要がない。

12. 部品のみを効率的に梱包し、FTZ 内での良質の労働力、技術力、生産力によって完成品を製造する方が、容量の嵩張る完成品を米国に輸出するよりも運搬費用の軽減になる。(Robinson, 1983)
13. FTZ 内は輸入割当制限が無い場合、割当制限に該当する商品を一旦搬入し、制限品目に該当しない製品となるように完成させて米国内に輸出する場合や、過剰な商品を次の割当期限まで保存して待つことができる。
14. 完全な通関手続きなしに財貨を搬入し蔵置する。
15. 関税当局の権限の届く範囲内で、妥当でない商品価格に課せられる罰金を回避するため、価格の変更や値札ラベルの張り替えを行なう。(その商品が関税表の分類上どこに該当するかを知るため、また税関当局と意見の相違が発生しないよう企業ではサンプルを抽出しそれを合衆国関税局に提出しておく。)
16. 保険費用の負担を最小限にするため様々な利点が存在している。
17. 譲渡可能預り証書を用いて FTZ に蔵置されている商品を借ることができる。
18. FTZ 内に保持することによって、書類紛失によるポスティング関税がかからないようにする。

V. FTZ 利用の事例について

さて、前節で掲げた様々な利点は現実的にはどのように展開されているか、その幾つかの事例について考察してみたい。

ニューヨークのある FTZ では時計の機械とケースの組立て、再包装、マーク付け：銀食器の再包装とマーク付け：鉱石、革、煙草の標本抽出、等級付け、再包装：リキュール類の再包装、詰換え樽詰め、ブラジル・コーヒーの保存加工、清浄化、包装などの加工が行われている。カンサスシティの FTZ ではアメリカ製の木製ベースを用い、イタリアより輸入したスレート、日本からのキュー、台湾からのチョークとゴム、ベルギーからのボールを用いて完成品にしている (Cateora and Hess, 1975)。14K の金製装飾品を輸入している IHJ (International House of Jewelry) の場合はフロリダ州マイアミの FTZ 内に設備されているショールームを利用し、商品の展示会を開催した。顧客がマイアミという観光地に出むくことにより企業は商品運搬に伴う様々な危険から開放される。また、企業はその商品が実際に販売されるまで、米国内へ輸入する際発生する 12% の関税を支払わなくて済むのである (Dulaney, 1980)。

あるヨーロッパの大手ベアリングメーカーはオハイオ州トレドの FTZ をディストリビューション・センターとして活用している。ここでは、バルクで搬入された約数百万ドルの部品を常時

在庫している。ベアリングは多品種多サイズに渡る顧客の注文に応じて FTZ で梱包され、輸入販売される。したがってこのこのディストリビューション・センターから個別に販売されるものに対してのみ随時輸入関税がかけられるため、その間は資金的な余裕ができ、メーカーは在庫の調節が可能である。また同様に、不慮に発生する出荷スケジュール変更等による商品の遅れ、数量の不足が発生し、国内で対処が不能な場合など事態に対応するために、予め FTZ 内に商品を搬入し保存しておくことは顧客に対して安定した商品の供給ができる。また、この場合在庫税は課せられないのが一般的である。

ミシシッピ州のニューオリンズ FTZ を利用する企業は輸入ワインを域内で何年にも渡って保存、熟成させている。エイジングにより商品の付加価値は増大する訳であるが、関税の支払の遅延を可能にし、さらに、関税評価は商品が域内に搬入された時点まで遡って行われている。

通常米国に輸入後判明する陶磁器、ガラス製品、電気製品、精密機器等の破損および欠陥商品の率はこれらの商品の全輸入量の約 15—25% に及んでいるが、FTZ を利用することにより、これらについて関税を支払う無駄を回避することができる。

一般に部品のみを輸入して、FTZ 内で組立する場合、船積費用は平均して約 3 割も安くなる (Dulaney, Mar. 1980)。

ミッドランド・コーポレーションは国内企業育成のために政府が禁止措置をとった 40 チャンネルの市民帯 (citizens band) ラジオを域内に大量に輸入して保存し、解禁されるやいなや域内商品を大量に米国内市場に出荷した (Hughey, 1980)。

米国企業および外国系企業は、自社工場施設にサブゾーンの認可を得ることにより、競合関係にある生産者に対し、コスト上の有優位性を得ることができる。これは FTZ の制度が持たらず最も重要な利点である。

例えば、オリヴェッティ社はタイプライター部品にかかる 9.5% の税率により、米国内でのタイプライター生産の将来に悲観的で、一時米国からの撤退を計画していた。しかしながら、ペンシルヴァニア州でサブゾーンの資格を得ることによって、部品を輸入し、米国内において組み立てられた完成品に対して課税が無くなるという特権を得た。同じく、ペンシルバニア州ウエストモアランドのフォルクスワーゲン社の工場では、本国からの輸入部品と米国産の部品とによって組立られた完成品を米国内に『輸出』する形態を取った。この結果、部品に対する課税率が 4—25% のレンジであるのに対し、完成品に対する課税率は僅か 3% にとどまった。また、輸入された部品のうち、不良品等の理由により、使用されなかったものはスクラップとして処分され、課税されないという利点も発生した。

同様に、アルカンソー州の三洋電気のカラーテレビ、電子レンジの製造工場も、オートバイ、ジェットスキー、そしてスノーモビルの組立をする川崎自動車のネブラスカ州リンカーン工場、ア

コード、シヴィックの需要に生産が追いつかない本田技研工業オハイオ工場も部品の現地調達率（ローカルコンテンツ）目標を50%に置き操業度を加速化させている。ここもサブゾーンとして分類されている。トヨタと GM の合弁会社、NUMMI (New United Motor Manufacturing) がトヨタ高岡工場のシステムを真似て新設したカリフォルニア州フリーモント工場もサブゾーンとして区分されている。その他、東芝、IBM、ゼロックス等の多国籍企業はこの制度の下で生産活動を行っている。

日本の直接投資によって設立された自動車工場のほとんどがサブゾーンの資格認定を受け操業しており、また日本からの部品の大半は FTZ を経由することが常識的となっている。

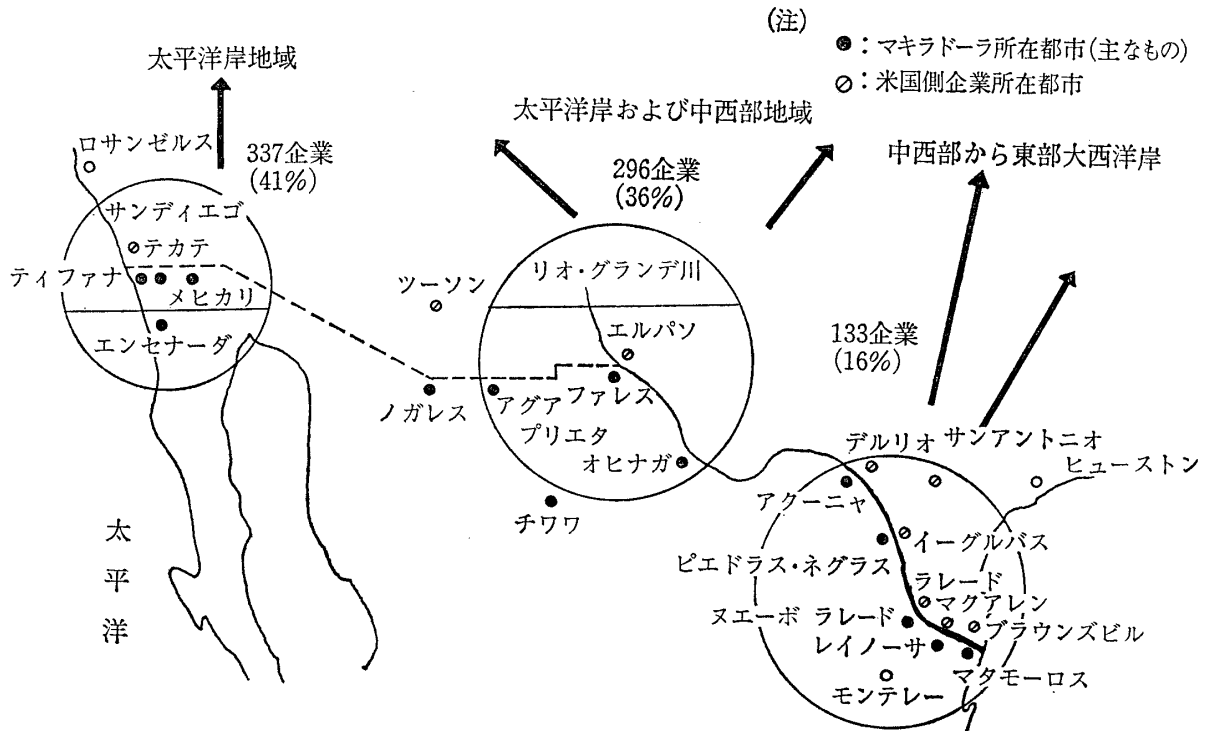
サブゾーンは外国系企業にとって、また、米国企業との合弁事業にのみ有利な制度ではない。米国の他の多国籍企業も、ビッグスリーおよびアメリカンモータース社もこの制度の下で生産活動を行っている。

テキサス大学の P. J. Calabro 教授は FTZ の節約効果について、純粋な米国製自動車が皆無であることを特に前おきして次の様に指摘している：

「FTZ で組立てられた自動車に対するタリフは3%で、外国製部品に対しては最低7%が課せられる。しかしながら、FTZ において、組立の目的に使用される部品は外国製品、米国製品を問わず、特惠商品として分類され、無税または低率課税の扱いとなり、FTZ で完成した自動車のうち、3,000ドルの外国製部品を使用した場合の税は225ドルから90ドルに減少し約60%近い節約となっており、如何に FTZ の利用が企業にとってメリットあることが理解できる。」

婦人服メーカーのリリー・アン株式会社はフランスからウール服地を輸入し、サンフランシスコのサブゾーンで裁断、縫製している (Cole, 1984)。企業内国際分業を展開する企業にとっても FTZ は有利性を発揮している。例えば、セミコンダクター部品を米国各地の工場生産する RCA 社では、極東地域の組立て工場にそれらを出荷し、それを再度ペンシルヴァニア州の FTZ に集め、検査の後再加工し、完成品として海外の配給拠点に再出荷している。これにより域外で発生する通関手続の為の書類作成や、その他の事務的処理に費する時間的な無駄から開放される (Dulaney, 1980)。

企業は競争上の優位性を確保するために生産設備および生産要素について資本形成を行うが、ゼニス社のテキサス州マクアレン FTZ の利用方法は興味ある一例を提供している。日本より輸入された原材料は品質検査の後メキシコ国境に近いマクアレン FTZ に搬入され、その後人件費節約のために、組立工程のうち一部労働集約的な部分をメキシコに置き、廉価な労働力による下請け製造が行われる。その工程を完了したものはその後の工程、品質管理のため、国境を越え再びマクアレン FTZ に搬入され、その後の工程のために再度メキシコ送られ、最終的にはマクアレンに戻され、そこから完成品として配給される (Heydt, 1982)。このゼニス社の方式は円高の



資料：NHK日本プロジェクト取材班・磯村尚徳、『経済大国の試練』日本放送出版会1986年，p. 21

図-3 マキラドーラ所在主要都市と製品販売地域の関係（1986年3月現在）

あおりを受ける日本企業にとっても大変興味あるシステムとして近年大変な興味を集めてきている。この方式は、メキシコと米国との二国間の経済協定によるマキラドーラ（Maquiladora）またはツイン・プラントと称される両国の国境沿いに展開される国境経済活動で約20年の歴史を持っており（図-3）、基本的には人件費をはじめとした様々な生産費用の優位性（表-2）が外貨不足に悩むメキシコ政府そして労働意欲に燃るメキシコ人労働者にとって多くのメリットを提供している。また、アメリカ国内の FTZ を使用することによって、原料の管理保管の安全性を

表-2 メキシコに進出した場合の利点——費用比較——

(1986)

	労働賃金 (\$/時)	電力料金 (\$/kW時)	地 価 (\$/ft ²)	工場建設費 (\$/ft ²)	土地・建物 リース (\$/ft ²)
メキシコ	0.30	0.04	1.40	15~18	0.3~0.4
アメリカ(テキサス)	8~13	0.08	1.5~5	11~25	7~10
シンガポール	1.75	0.11	0.64	35~45	0.59
香港	1.45	0.11	25.00	50~60	1.00
マレーシア	2.21	0.075	2.60	12.38	0.29
韓国(84)	1.21	0.04~0.14	0.42~8.4	14~19	0.07

資料：NHK日本プロジェクト取材班・磯村尚徳，前掲書，p. 21

得、メキシコにおいて安定した操業を行う安全性を享受することが可能となる。いずれにしてもゼニス社の例から判明するごとく、この方式は多くのメリットを持っている（表-3）。

このように、企業が多国籍化し、企業内国際分業が促進されるにつれ、地理的立地の比較優位性は変化して来る。したがって、企業はより安価で効率的な原材料、部品、労働力、生産設備、研究施設等の諸資源を世界的規模で探索し調達する傾向は強化される。

外国企業が、為替相場の変動等、国際通貨金融、対米摩擦緩和等の外圧の中で、アメリカへの直接投資を戦略的決定とする場合にも、また米国企業にとっても、金融の逼迫、高金利、高インフレ等に対処し、キャッシュフローを好転させるためにも海外進出に拍車をかける傾向を促進させる。いずれにしろ、企業としては、比較有利の機会の新たなる可能性を探究していくのである。したがって、労働賃金の相対性、ドル価格の下落などは、米国企業にとっても外国系企業にとっても経営資源の一部を海外から、また海外に求めるのは当然であり、この点においても FTZ の存在とその優位性は戦略決定者が考慮すべき一項であると考えられる。

表-3 マキラドーラの利用メリット

<p>1. 制度、法律上の利点</p> <p>イ. 外資 100% 出資可能、非メキシコ人による経営・管理が可能。 (除く繊維・アパレル)</p> <p>ロ. 付加価値関税制度の特典 (米国関税率表 800.00, 806.20, 806.30, 807.00)。</p> <p>ハ. 場合によって、一般特惠制度の特典可能。</p> <p>ニ. 機械、設備の輸入税免除。</p> <p>ホ. 原材料の輸入税免除。</p> <p>ヘ. 生産のを上限に、メキシコ国内市場での販売可能 (要許可制)。</p> <p>ト. 米国人管理者、技術者の米国からの通勤可能。入国許可取得に便宜供与。</p> <p>チ. 環境規制があまり煩わしくない。</p> <p>2. 地理上の利点</p> <p>イ. 輸送日数が短い。(シンガポール 5~7 週間, メヒカリ 3~4 日)</p> <p>ロ. 輸送費が節約可能。</p> <p>ハ. 資材の納入がスムーズにできる。</p> <p>3. コスト上の利点</p> <p>イ. 人件費が安い。</p> <p>ロ. エネルギー供給が低廉で豊富。</p> <p>ハ. 建設費, レンタル料が安い。</p> <p>ニ. 技能水準の向上が認められる。複雑な組立作業でも生産性上昇が可能。</p> <p>ホ. 労働組合を回避できる。</p> <p>ヘ. ベソ安・ドル高基調が続く。</p>

資料：NHK日本プロジェクト取材班・磯村尚徳，前掲書，p. 19

Ⅵ. FTZ 利用時の経費負担と潜在的問題について

FTZ を利用する場合は単に節税効果やキャッシュフロー効果等のプラスの側面のみでなく、新たに発生する経費面をも考慮をする必要がある。基本的には FTZ 施設を利用する際に費用が発生する。また、税関を維持する費用の一部を負担すること、警備保障費の追加分の費用を提供すること、輸出入を管理する政府の諸規制を満足し、貿易の慣行上商業取引に要求される輸出入書類、特に税関が要求する書類の作成費用についても、さらに、FTZ 内に移転する場合の費用、家賃、業務費、操業経費その他諸経費についても採算上十分な配慮が必要である。

FTZ を使用した場合の潜在的な諸問題についても認知する必要がある。例えば企業が逆関税 (inverted tariff) に直面した場合、関税率の変化は FTZ の利点そのものを排除してしまう。ライターで知られるロンソン・コーポレーションの場合等は、輸入した火打ち石の関税が引き下げられるやいなや、サブゾーンの資格を維持することのメリット性が無くなってしまったとの事実が報告されている (Heydt, 1982)。

勿論、企業が域内に新たな設備投資を決定する一理由として、関税の徴収猶予の延長や関税除外の利便性は充分考慮されるべきものであるというのは明白であるが、フォルクスワーゲン社が指摘するように関税支払の節約という面は最も重要な要素であると同時に、ドイツ国内の労働賃金の上昇とマルク・ドル為替率の悪化というような経済環境の変化も工場設備を米国国内に設ける重要な要因となっている。日系企業の対米工場進出についても同様なことが言える。その他にも、輸送料、流通費、労働者の質、税制、資本費用、市場との接近性という地理的条件から発生する経済性についても考慮する必要がある。したがって、関税上の有利性のみが、FTZ 内に投資する意思決定を誘引する要因でないことに注目する必要がある。

Ⅶ. 米国企業の競争力強化の可能性について

近年、米国では、各州の商務省、カウンティ、町などが中心に企業誘致に積極的に取り組む姿勢が見える。基本的には雇用機会の増大と、域内投資に誘発される経済効果等から派生する様々な税収入の増大が目的である。

米国企業に対し、サブゾーンを認可することは地域経済を安定させるし、また不況下での経済環境からの様々な圧力に対抗する上で、企業にとっては直接的なショックを緩和する作用として有益である。例えば、クライスラーはサブゾーンに投資していなければ、輸入車との競争に敗れていたであろうし、また従業員も雇用不安から動揺することを避けることができることを指摘している (U. S. International Commission, 1984)。

FTZ を設置することにより、国内の雇用機会を確保し、技術を活し、新たな管理方式を採用することはコミュニティーの活性化に良好に作用すると考えられる。また、人件費が多少高い部分は、技術力、労働者の質、管理技術さらには、為替率の変化等によって、コスト上の削減効果はデメリットを上回ることが考えられる。更に、既存の工場施設は放棄されるよりはむしろ有効利用されるべきである。故に、FTZ は米国企業の海外進出を抑制し、国内企業が国内で生産することを基本的に奨励する。さらには、国内産業の競争力を保持し、国内産業を保護する作用を持つために、国際収支が悪化する米国経済が製造業軽視の風潮から脱却し製造業を回復させ、雇用機会を増進させることに寄与するうえで有効な制度であると考えられている。

VIII. FTZ の直面する諸問題

FTZ は今まで考察してきたごとく、様々な利点を持っているために、FTZ 認可への時流に乗ろうとするコミュニティーが多くある。しかしながら、既に指摘したように依然多くの FTZ が事実上休止の状態である。このような状況が発生した理由はコミュニティーが FTZ の認可に対して積極的に動く反面、FTZ の立地や設立、運営の可能性、将来性について十分な調査を怠ったことが大きな原因である。FTZ の設立に際し、FTZ の利用を計画しようとする企業のうち、中心的存在となる企業とは事前に協議し、ある程度の契約や約束をとりつけることが理想的である。現在問題となっているのは、当初 FTZ の利用に意思表示していた企業と、事実上 FTZ を利用する企業が異なる点である。またゾーンの運営担当者が FTZ の概念について適切なマーケティング活動を行うにあたり十分に能力を発揮していないか、マーケティングのための人材が不足している点が考えられる。それ故に、ゾーン運営責任者は将来この制度の利用を計画する企業と密接に交流し、意見を求めながらシステムティックな長期、中期、短期のマーケティングプログラムを確立することが必要であろう。ゾーンの利用状況が低調であったことは1982年において僅か8個所の FTZ が一般目的のゾーン全体の取扱量の88%を占めていた事実から知ることができる。また、FTZ 取り扱い総額の三分の二は加工、製造によるもので、そのほとんどが、サブゾーンによるものである (U.S. International Trade Commission, 1984)。

FTZ に関する議論は依然絶えない。特に議論が集中するのは、FTZ を通関特恵上の便宜において利用している企業が逆関税 (inverted tariffs) に直面する場合である。たとえば、鉄鋼、繊維およびアパレル関係、カラー・テレビ、食肉加工、石油化学工業関係等、従来からのメインアメリカの中枢をになって来た国内企業は、FTZ の有利性を活して操業する企業に対し供給面で米国企業と外国企業との立場が逆転して不利益が生じている点を争点としている。

又、FTZ の特恵を受ける域内企業とそうでない域外企業間に競争条件の格差が発生して、不公平を生じるという議論もある。

労働組合はサブゾーンの資格での生産設備は結果的に雇用の増大に僅かしか寄与しないか、全く雇用機会の増大にならないと批判している。

更に、FTZ による通関上の特惠制度は企業の地方税節約方策として利用されるため、連邦政府と地方税担当者間に対立を生んでいる (Horowitz and McArther, 1985)。FTZ に関する様々な逆説的な議論は存在するにしろ、この制度は米国企業が国内にとどまり、活性化し、世界市場に於いて、これら企業の競争戦略の可能性を一層強化するものであるとすることができる。

IX. FTZ の運営上の問題について

FTZ の問題点は FTZ 自体について、また、その利点や利用法に関して国内国外の戦略決定者が知らない点にあることは再三指摘してきた。それ故、FTZ 自体が自ら積極的にマーケティング活動を展開する必要がある。特に財務的な利点だけでも企業にとってはおおきな魅力となるのである。ニュージャージー州のフランダースに位置する FTZ オペレーション責任者である J. O'Conner は、FTZ の認知度の向上のために 1980 年来特に IBM, GM, ゼロックス等の大手多国籍企業を対象としたセミナーを展開している。この間に多くの自動車製造施設にサブゾーンの資格が与えられている。ところが、企業にとっては、FTZ の増加に伴い選択の余地が拡大され、各 FTZ はテナント企業の確保と施設の維持に苦悩するといった状況が生まれている。その上テナントとして有力な多国籍企業は機構が複雑なため、FTZ の担当者がトップ・マネジメントに対し、情報を到達させるのが大変困難な状態になっている。現在ニュージャージー州では、約 100 万ドルのマーケティング予算を捻出し、定期刊行物等に多数広告を掲載することとしている。又、外国系企業の誘致のために、英語とならび、日本語、ハングル語等の視聴覚資料を作成している。企業経営層のみでなく、金融、法律、経営コンサルタント、ジェットロ等の貿易機構、運輸等の専門家に対して幅広いセミナー活動を展開している。

FTZ のプロジェクト担当者は日本、韓国等にも出向き潜在的利用者の発掘に努力している。

それ故、今後の FTZ 運営はセールスポイントを明確にし、他の FTZ とサービス面での差別化に努力することが重要となってくる。たとえば、FTZ # 49 やテキサス州ヒューストンの IMS (International Management Services) 等では FTZ の利用による関税節約額を試算し、潜在する企業に提供するサービスを実施している。またダイレクトメール、個別訪問等の努力も行っている。しかし、これらに対し、実際反応する企業はヒューストンの FTZ # 84 で僅か 2%—5% しかないことが報告されている (Bertrand, 1986)。

X. 最近の米国経済と FTZ オペレーションについて

本稿で考察してきた背景には第二次大戦後のいわゆる『パックス・アメリカナ』がベトナム

戦争に起因するインフレと国際競争力の低下、そして日本、西ドイツなどの新しい工業国の台頭により1960年代末より衰退と軌を一にしてきた状況が存在している。これに伴い表-4が示すように、1980年来の米国経済の輸出入依存度は、輸入依存度がほぼ9%台で一定しているのに対して、輸出依存度は一貫して低下傾向をたどっている。したがって米国の貿易赤字是正の鍵の一つとして今後輸入より輸出に力を入れることが必要となっている。この点で政策上 FTZ のはたす役割は非常に大きく評価されようとしている。一方個別企業にとっては、ハーバードビジネススクール出身者等に代表されるMBA達が、工場や、技術畑出身のいわゆる現場経験者に代り、本社において、財務中心の戦略を展開するにしたがい、1970年以降自社系列グループ内でなされて

表-4 米国の輸出入依存度

(単位：%)

	80年	81年	82年	83年	84年	85年
輸出依存度	8.1	7.7	6.7	5.9	5.8	5.3
輸入依存度	9.4	9.0	8.1	7.9	9.0	9.0

(出所) 各年のGNP統計および貿易統計より算出。

日本貿易振興会、『世界と日本の海外直接投資』, 1987年, p. 48

きた重要部品、基本工程を中心とした垂直生産指向の哲学が、輸入増大や経済全体サービス化の中で次第に変質し、むしろ逆に減量経営を目的とする積極的外部調達戦略が主流となり、いわゆる Headquarter Function の時代入り、輸出環境の回復が困難になってきた。又、80年以降債権利回りが製造費資産の収益を上回る事態が発生し、同時に、80年代前半のドル高によって企業の外部調達戦略（アウト・ソーシング）を一層強化し、海外企業からの供給関係が確立されることによって、現在このマーケティング・ポリシーは変更することが困難になってきている。

サブゾーンの制度は貿易摩擦の緊張や円高の外圧に苦しむ日本企業が、対米直接投資はじめ多様で高度な方法による輸出代替を遂行する際の有効なシステムでもあり、コミュニティーは雇用機会創造のために外国系企業の現地法人に積極的な誘致活動を展開している。しかしながら、これは雇用創造の反面輸入量の増加を意味し、当初 FTZ が米国の国内企業が国内国外においての競争力強化を意図として制定された本源的意義と相反する実態を生み出している。事実他国の外国貿易地域で取扱われる商品の大半が輸出されるのに対し、米国に輸出される商品、原材料の大半が FTZ を経由し、域内で完成される外国商品の3分の2は米国へ『輸出』されているのが実情である (Cole, 1984)。

1937年ニューヨークに始まった FTZ はその後50年の年月を経てやっと開花の時期を迎えた感がある。しかしながら、FTZ 存在の意義自体が問われた場合、輸入依存体質を持ち、雇用問題に苦悩する米国経済にとってマクロ的に有効であるのかは一層の研究と歴史的時間が必要であると考えられる。

結びにかえて

FTZ は1934年法制化され、その後約半世紀の長期に渡り人々の知識から離れた存在となっていた。本稿で考察してきた如く、当初 FTZ が本来意図したものは輸出の促進と雇用機会の増大であったにも拘らず、米国経済のいわゆる「強い企業と弱い国」と称される状況の中で、産業力、輸出競争力強化を目指す政府と地方財政の問題、コミュニティーの利害、さらには労働組合との利害、そして個別企業の利害が複雑に絡み合い等様々な議論がなされるなかで、FTZ に批判的立場を取る人々は、FTZ の現況は当初の目的とは逆行する傾向を生み出している点を指摘している。しかしながら、これらの議論に対する見解や結論を現時点で述べることは FTZ 自体からの活動報告ならびに FTZ に関する研究が極めて少ない現状においては、依然時期尚早の感がある。むしろ FTZ 自体が企業と労働者およびコミュニティーに対し、積極的なマーケティング活動を展開し、システムへの認知度や理解度を高めることに努力し、かつ、それが定着し、機能するのを待つ必要があると考えられる。また今後の FTZ の利用を促進させる場合は、輸入依存度の高い米国経済が一層 FTZ に依存するのではなく、他国と同様その機能が輸出のために活かされてこそ、米国経済のバランス回復のために有効な制度として高く評価されるものである。

付記 本研究については1986年ミシガン州バトルクリーク CORTEZ Customhouse Brokerage Company に訪問した折、マネージャーであられるマリリン・パークス女史に案内をしていただき幸運に恵まれた。また、特に米国大使館、オハイオ州商務部、ミシガン州商務省そして城西大学経済学部の畑尻剛助教授の御協力をいただいた。末尾ながら紙面を借りて御礼する無礼を許して頂ければ幸いである。

参 考 文 献

Barovick, R.L., "The Washington Front." [proposed FTZ regs catch fire from protectionists both in and out of Congress] *American Import/Export Management*, October 1983.

Bertrand, K., "Foreign Trade Zone Operators Get Aggressive." *Business Marketing*, July 1986.

Cateora, P.R. & J. M. Hess., *International Marketing*, 3rd ed Richard D. Irwin, Inc, 1975.

Clasen, T.F., "U.S. Foreign-Trade Manufacturing and Assembly, Overview and Update." *Law and Policy in International Business*, vol. 13, 1981.

Cole, B.M., "Foreign-Trade Zone: Why the Uproar." *U.S. News and World Report*, February 27, 1984.

Custom Publication No. 504., *Importing*, Department of the Treasury, United States Customs Service, June 1986.

Douress, J., "Multinationals Attracted to New Jersey's FTZ." [foreign trade zone, Mt. Olive

Township, NJ] il *Global Trade Executive*, September 1986.

Douress, J., "Prospective Users Have Plenty of Variety When Picking a Foreign Trade Zone." il *Global Trade Exec*, July 1986.

Dulaney, T., "Foreign Trade Zones: What's In It For the Shipper." *Distribution*, October 1980.

"Effective Marketing is Key to FTZ Succses." [foreign trade zone] *Global Trade Executive*, March 1986.

Ferguson, W., "Foreign Trade Zones: a resource for materials mangers." tab *Journal of Purchasing and Material Management*, Winter 1985.

"Foreign Trade Zones: Holes in the Tariff Wall or Incentives for Development?" *Law and Policy in International Business*, Winter 1970.

"Foreign Trade Zone no. 49: largest in the U.S. and still growing" [Port Newark/Elizabeth Marine Terminal] il *Global Trade Executive*, January 1986.

Heydt, B., "The Secret Agents of International Logistics." *Distribution*, October 1982.

Horwitz, K. M. and J. W. McArthur, Jr., "Recent Developments Favor Use of Foreign Trade Zones as a Way to Avoid Local Taxes." *The Journal of Taxation*, September 1985.

Hughey, A., "Industry's Duty-Free Shop." *Forbes*, September. 15, 1960.

Killy, A. R., "FTZs are Helping Them to Grow." [Port of Houston] *American Import/Export Management*, October 1984.

Korth, C. M., *International Business: Enviornment and Management*, 2nd ed. Prentice Hall, New Jersey, 1985.

Maraschiello, B., "Importing Savings Through FTZs." *Hundle Shippment Mnagement*, September 1986.

McDaniel, W. R. and E. W. Kossack., "The Financial Benefits to Users of Foreign-Ttrade Zones." *The Columbia Journal of World Business*, Fall 1983.

Miller, M. V., "Foreign-Trade Zone Manufacturing: The Emergence of a Free Trade Instru-ment." *The Virginia Journal of International Law*, vol. 9, No. 2, 1969.

O'Connor, J. F., "FTZs: good news for the U.S. economy." [impact of foreign trade zones on America companies]*Global Trade Exec*, July 1986.

"Orlando Tradeport Offers Multi-model Opportunities." *American Import/Export Manage*, January 1985.

Papadopoulos, N., "The Free Trade Zone as a Strategic Element in International Business." *Canadian Business Review*, September 1985.

Robinson, J., "Next Best Thing to Haven: The Lure of Foreign Trade Zones." *Barron's*, vol. 63, No. 25 June. 20, 1983.

Smith, L. E. Jr., "It Makes Sense to Locate in a U. S. Foreign Trade Zone." *Global Trade Exec*, Jarnuary 1986.

Smith, L. E. Jr., "FTZ Serves East Coast." [International Trade Center, Mount Olive, N.J.] *American Import/Export Management*, Jarnuary 1985.

Smith, J. V., "Put Your FTZ to Work and Enhance Profitability." *American Import/Export management*, March 1985.

Sundstrom, G., "Auto Makers Facing Loss of Imported Parts Saving." [possible changes in the Foreign Trade Zone program] *Automotive News*, 1983.

19 U.S.C. 81-a-81, u ; 19 U.S.C. 81-c ; 15 C.F.R. 400. 304 ; 45 F.R. 1976.

U.S. International Trade Commission, *The Implications of Foreign Trade Zones for U.S. Industries and for Competitive Conditions Between U.S. and Foreign Firms*, Washington, D.C. : USITC, February 1984.

42nd Annual Report of the Foreign-Trade Zones Board to the Congress of the United States, for the fiscal year ended September. 30, 1980. Washington, DC : U.S. Government Printing Office.

NHK 日本プロジェクト取材班/磯村尚徳, 『経済大国の試練』日本放送出版協会, 1986年。

佐藤 正明, 筒井 信也, 「自動車産業の危機:しのび寄る構造不況の影」『日経ビジネス』1986年12月8日号。

佐藤 正明, 藤田 俊一, 平岡 啓, 「自動車の米国現地生産加速:部品メーカー空洞化恐れ飛び立つ」『日経ビジネス』1987年3月30日号。

日本貿易振興会編, 『1986年ジェトロ白書・貿易編:世界と日本の貿易』日本貿易振興会1986年

日本貿易振興会編, 『1987年ジェトロ白書・投資編:世界と日本の海外直接投資』日本貿易振興会1987年

星野 高, 「多様化進む日本企業の北米進出」『日経ビジネス』1987年5月11日号。