

第3章 日中間国際輸送関連業務

◎ 本章のポイント

貨物を通関し航空機や船舶に搭載する業務は、実際には2章で述べたような業者が行う。本章では、流通コストの削減を念頭に、国際物流に関わる業務について、以下の3つでまとめている。

- I. 輸出手段・港湾の検討
- II. 輸出梱包について
- III. 船積手続の内容

I. 輸出手段・港湾の検討

ここでは、日本全国から中国メイン港の上海、青島、広州までの3つの航路について、運航する曜日、運行所要日数、船会社などの情報を提供している。これらの情報によって、輸出者は、輸送所要時間の把握、輸出頻度の設定などができる。また、日本には、たくさんの空港や港湾があり、外国との航空・海運サービスがある。そこで、どのような港湾・空港からの航路サービスがあるかを紹介している。

II. 輸出梱包の検討

中国向けの輸出にあたっては、梱包についても、梱包の材質によっては証明書を取得せねばならない。ここでは、中国の梱包規制に対して、日本の輸出者が心得ておかなければならないことを記した。

III. 船積手続の内容

ここは、船積手続の手順（実際には業者が行う）を解説している。どのような手順で貨物が搭載されるのか理解することは全体のスケジュール管理の把握にも役立つ。

加えて、輸出通関についてそのプロセスを解説し、輸出者が行わねばならない業務を示している。また、通関後に輸出者が行わなければならない業務（輸出代金の回収のための必要手続）を明確にしている。

最後に、国際物流コストの把握のため、日中間（東京～上海）の国際海上・航空運賃の計算例を取り上げている。

I. 輸出入手段・港湾の検討

1. 輸出港・空港の検討

実際に外国と貿易をしようとする際に、輸送手段の選択は重要である。日本は島国であるため、輸出は航空機あるいは船で行うことになる。航空機で運べば輸送時間は短くなり早く着くが、一方運賃は高くなる。船で運べば運賃は安くなるが、代わりに到着まで多くの日数がかかる。

海運利用の場合、日本の国際港湾は、京浜（東京・横浜）、東海（名古屋）、阪神（大阪・神戸）、関門（下関・門司）が中枢港湾とされ、特に京浜、東海、阪神に集中している。ただし、コンテナ化の進展とともに、1980年代以降、各地方に外国貿易船が寄航できる港湾「地方港」が整備されている。これらの港湾には、主にアジア近隣諸国との航路が開設されている。週に1~2船程度の寄航しかないが、もしスケジュールがあれば、これらの港を利用することは、コストの点から魅力的である。なぜなら、全体輸送コストのなかで日本国内の輸送費用は大きな部分を占めているからである。地方の輸出者の場合、日本の中枢港湾から外国に商品を運ぶ運賃と、日本の地方から中枢港湾まで輸送するコストに差がなく、輸送距離を考えると、日本の国内運賃が割高であると感じる場合が多く、コスト削減の観点からは、最寄りの港から輸出することも検討すべきである。

航空の場合は、成田空港が圧倒的なシェアを占めている。その他、国際空港としては大阪（関空）、中部、福岡などがある。各地方にも空港はあるが、国際線の場合は便数も路線も限られている。

2. 輸入港の決定

輸出港と同様に、中国のどこの港や空港を輸入港とするか決定しなければならない。

海運の場合、中国の中部、北部、南部のゲートウェイ港（玄関口）としては、上海港(中部)、青島港（北部）、広州の塩田港（南部）となる。

上海は、中国で消費力をもっとも高い都市であり、青島は日本の食品メーカー200社ほどが集積しており、世界有数の食品産地となっている。塩田は広州、深センなど大きな背後地マーケットの存在が優位性を高めている。

ただし、中国側の『検疫許可証』が必要とされる貨物については、発行された『検疫許可証』に輸入港が指定されている場合があるため、予め確認が必要となる。いずれにせよ、輸出者は輸入者とよく打ち合わせをし、どの港を輸入港とするか決定する必要がある。

航空の場合は、上海の浦東空港、北京空港、広州空港が、ゲートウェイとなる。

3. 輸送航路の状況

以下の寄航状況は、2005年版の『国際輸送ハンドブック』より作成した。なお、サービスは変更されるケースが多いので、都度確認することをお願いする。

1) 海上輸送

①上海港

東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、博多港からの航路が多い。東京、大阪、神戸は、毎日配船がある。上海までの所要時間は、博多が最速で26時間である。大体2～4日かかると見た方がよい（P.39 **【表3-1】**）。

【表 3 - 1】 日本全国から上海港向けの航路スケジュール

出発港	出発日	日数	船会社	出発港	出発日	日数	船会社	出発港	出発日	日数	船会社		
東京	日/月	5	APL/HYUNDAI/MOL	大阪	日/月	3	SITC	博多	月	3	CKライン		
	月	4	EVER		月	3	コスコ(COSCO)		月	1	上海スーパーエクスプレス		
	月	3	チャイナ SHIPPING		月/火	4	チャイナ SHIPPING		月	4	SYMS(山九 SHIPPING)		
	月	4	シトランス		月/火	2	日本中国インターナショナルフェリー		月/火	3	チャイナ SHIPPING		
	月	6	HAPAG/NYK/OOCL/PONL		月/火	2	上海JIN JANG SHIPPING		火	4	SITC		
	月	11	コスコ(COSCO)		火	3	シトランス		水	1	上海スーパーエクスプレス		
	月	6	TSK		火	4	SITC		水/木	3	MSC		
	火	4	HANJIN/SENETOR		火	4	SYMS(山九 SHIPPING)		金	2	HAPAG/NYK/OOCL/PONL		
	火	6	チャイナ SHIPPING		火	4	天津海運		金	2	TSK		
	火	4	KL		火/水	2	上海HAI HUA SHIPPING		苦小牧	月/火	8	NAM SUM	
	火	8	パンコンティネント		水	2	SYMS(山九 SHIPPING)		小樽	水	7	神原汽船	
	火	3	上海HAI HUA SHIPPING		木	4	コスコ(COSCO)		八戸	水	7	NAM SUM	
	火	4	シトランス		木/金	2	上海JIN JANG SHIPPING	小名浜	木	6	NAM SUM		
	火	3	SYMS(山九 SHIPPING)		木/金	3	シトランス	ひたちなか	金	5	NAM SUM		
	火/水	3	天津海運		金	3	チャイナ SHIPPING	富山新港	火	8	神原汽船		
	水	3	上海JIN JANG SHIPPING		金	2	上海HAI HUA SHIPPING		水	9	神原汽船		
	水/木	4	上海HAI HUA SHIPPING		土	2	SYMS(山九 SHIPPING)	徳山	土	2	民生海運		
	水/木	6	天津海運		日	4	SYMS(山九 SHIPPING)		火	3	SYMS(山九 SHIPPING)		
	水/木	4	TSK		日/月	3	SYMS(山九 SHIPPING)	広島	水	3	神原汽船		
	水/木	3	ワンハイ		月/火	1	KL/Yang Ming		土	3	神原汽船		
	木	4	上海JIN JANG SHIPPING		月/火	2	KL/Yang Ming		土	2	民生海運		
	木/金	2	SITC		月/火	2	SITC	岩国	土/日	1	コスコ(COSCO)		
	金	3	上海HAI HUA SHIPPING		火	3	チャイナ SHIPPING		土	3	神原汽船		
	土/日	4	KL/Yang Ming		火	2	日本中国インターナショナルフェリー		水	2	民生海運		
横浜	月	4	シトランス	神戸	火	2	コスコ(COSCO)	門司	火	2	SYMS(山九 SHIPPING)		
	月/火	4	TSK		火	2	上海JIN JANG SHIPPING		月	4	チャイナ SHIPPING		
	月/火	4	HAPAG/NYK/OOCL/PONL		火	3	シトランス		月	4	SYMS(山九 SHIPPING)		
	月/火	3	チャイナ SHIPPING		火	4	SYMS(山九 SHIPPING)		月/火	4	CKライン		
	月/火	10	コスコ(COSCO)		火/水	3	SITC		火	2	コスコ(COSCO)		
	火	3	上海HAI HUA SHIPPING		火/水	3	天津海運		水	3	SITC		
	火	3	SYMS(山九 SHIPPING)		水	3	APL/HYUNDAI/MOL	木	2	シトランス			
	火	4	天津海運		水	4	HAPAG/NYK/OOCL/PONL	日	1	TSK			
	火/水	3	KL		水	2	上海HAI HUA SHIPPING	伊万里	水	6	神原汽船		
	水	7	天津海運		水	4	TSK		大分	金	4	神原汽船	
	水	5	チャイナ SHIPPING		金	3	COSCO	境港	土	11	神原汽船		
	水	3	上海HAI HUA SHIPPING		金	3	チャイナ SHIPPING	新潟	月	9	神原汽船		
	水	3	上海JIN JANG SHIPPING		金	2	上海HAI HUA SHIPPING		火	10	神原汽船		
	木	4	COSCO		金	2	上海JIN JANG SHIPPING	水島	金	7	神原汽船		
	木	3	SITC		金	3	シトランス		金	3	神原汽船		
	木	4	TSK		土	2	TSK		火	4	神原汽船		
	木	3	ワンハイ		火	8	パンコンティネント		金	3	民生海運		
	木/金	3	上海JIN JANG SHIPPING		水	2	KL	福山	火	3	民生海運		
	金	3	コスコ(COSCO)		日	4	上海JIN JANG SHIPPING		金	3	神原汽船		
	金	3	上海HAI HUA SHIPPING		水	4	SITC		金	3	民生海運		
	名古屋	月	3		上海JIN JANG SHIPPING	名古屋	水	4	SITC	四日市	月	5	天津海運
		月	3		KL/Yang Ming		水	3	SITC		水	4	SITC
		月	3		コスコ(COSCO)		水/木	2	HAPAG/NYK/OOCL/PONL		水	3	SITC
		月	5		シトランス		水/木	2	TSK		木	6	パンコンティネント
月		5	天津海運	木	2		KL	金	3		SYMS(山九 SHIPPING)		
火		4	APL/HYUNDAI/MOL	木	6		パンコンティネント	高松	火		3	民生海運	
火		5	HAPAG/NYK/OOCL/PONL	金	3		コスコ(COSCO)		志布志	水	2	民生海運	
火		3	SYMS(山九 SHIPPING)	金	3		SYMS(山九 SHIPPING)			豊橋	水	7	パンコンティネント
火		5	TSK	金	3		TSK	泉北			水	3	SYMS(山九 SHIPPING)
水		2	上海HAI HUA SHIPPING	金/土	2		上海JIN JANG SHIPPING						

②青島港

青島港との航路があるのは、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、博多港などである。共通して土・日曜日は出航していない。

輸送時間は、下関から1日で到着する航路もあれば、敦賀港のように11日かかるところもある。全体として5～6日かかると見た方がよい（【表3-2】）。

【表3-2】日本全国から青島港向けの航路スケジュール

港湾	出発曜日	日数	船会社	港湾	出発曜日	日数	船会社		
東京	月	5	SITC	大阪	四日市	木	5 STX/パンオーシャン		
	月/火	4	ONTO SHIPPING		清水	水	6 STX/パンオーシャン		
	月/火	4	SITC		月	8	コスコ(COSCO)		
	火	4	コスコ(COSCO)		月/火	3	チャイナ SHIPPING		
	火	5	シトランス		月/火	3	コスコ(COSCO)		
	火	7	STX/パンオーシャン		火	5	SYMS(山九 SHIPPING)		
	火	5	SYMS(山九 SHIPPING)		火/水	3	SITC		
	木	8	チャイナ SHIPPING		火/水	3	SYMS(山九 SHIPPING)		
	金	3	CANMAR/LYKES		水	3	シトランス		
	金	5	シトランス/SITC		水	6	SYMS(山九 SHIPPING)		
横浜	月	5	ONTO SHIPPING	木/金	6	SYMS(山九 SHIPPING)			
	月	5	SITC	金	3	SITC			
	火	4	SITC	神戸	日/月	8	ONTO SHIPPING		
	火	7	STX/パンオーシャン		火	3	チャイナ SHIPPING		
	火/水	3	コスコ(COSCO)		火	3	コスコ(COSCO)		
	火/水	4	SYMS(山九 SHIPPING)		火	3	SITC		
	水	4	シトランス		火	5	SYMS(山九 SHIPPING)		
	木	8	チャイナ SHIPPING		水	3	シトランス		
金/土	4	シトランス/SITC	水		6	SYMS(山九 SHIPPING)			
月	6	SYMS(山九 SHIPPING)	水		3	SYMS(山九 SHIPPING)			
名古屋	水	3	SITC	博多	金	3	SITC		
	水	6	STX/パンオーシャン		金	6	SYMS(山九 SHIPPING)		
	木	3	シトランス		月	5	SYMS(山九 SHIPPING)		
	木	6	シトランス/SITC		火	5	Fair Wind Shipping		
	木	5	SYMS(山九 SHIPPING)		火	4	GENEQ		
	金/土	7	ONTO SHIPPING		木	3	SITC		
	土	6	チャイナ SHIPPING		苦小牧	金	8	NAM SUM	
	土	5	SYMS(山九 SHIPPING)			釧路	土	7	NAM SUM
	日	6	SITC			舞鶴	月	11	DANDONG 国際コンテナ
	小樽	水	6		神原汽船	水島	月	3	神原汽船
八戸	月	5	NAM SUM	福山	月	3	神原汽船		
秋田	月	9	三栄海運	中の関	火	3	民生海運		
敦賀	月	11	DANDONG 国際コンテナ	下関	水	1	オリエントフェリー		
	水	7	三栄海運		土	1	オリエントフェリー		
直江津	火/水	9	DANDONG 国際コンテナ	伊万里	日	5	民生海運		
富山新港	火	7	神原汽船	志布志	月	4	民生海運		
金沢	火	8	三栄海運	門司	月	4	Fair Wind Shipping		
境港	土	10	神原汽船		月	4	SITC		
新潟	月	8	神原汽船		水	3	GENEQ		
	木	9	NAM SUM		木	4	SITC		
	日	10	三栄海運						

③広州（塩田港）

広州の塩田港までの航路は、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸の5大港からしかサービスがない。他の上海航路、青島航路に比べると便数も少なく、地方港からの航路もない。

輸送時間は、横浜は最短で3日、最長で7日であり、神戸は最短で4日、最長で7日である。（【表3-3】）

【表3-3】日本全国から塩田港向けの航路スケジュール

港湾	出発曜日	日数	船会社
東京	火	8	HANJIN/SENETOR
	水	7	EVER
	水	6	MSC
	水/木	7	KL/Yang Ming
	木/金	4	APL/HYUNDAI/MOL
	金	5	CANMAR/LYKES
横浜	月	7	COSCO
	火/水	4	APL/HYUNDAI/MOL
	水	3	マースクシーランド
	木	6	COSCO
	金	6	HAPAG/NYK/ OOCL/PONL
	日	3	APL/HYUNDAI/MOL
名古屋	火	4	マースクシーランド
	水	6	APL/HYUNDAI/MOL
	金	6	KL/Yang Ming
大阪	木	7	EVER
神戸	月	5	マースクシーランド
	月/火	6	KL/Yang Ming
	火	7	APL/HYUNDAI/MOL
	金	5	COSCO
	土	5	KL/Yang Ming
	土/日	4	HAPAG/NYK/ OOCL/PONL

II. 輸出梱包について

中国の内陸輸送では、

- ・道路輸送では、悪路やメンテナンスの悪い車両による振動・揺れ
- ・ドライバーによる急発進、急停車など乱暴な運転
- ・荒い荷扱い

といったリスクがあり、日本国内向けの梱包仕様より厳重な仕様が求められる。

海上コンテナの場合、保管効率を高めるため、2 段程積み重ねる場合があるため、貨物の積み重ね荷重に十分耐えられる梱包仕様でなくてはならない。

また、木材による梱包の場合は、中国に輸入される際に包装資材に対する検疫があるため、その証明書を日本国内で予め準備しなければならない（第1章のⅢの6「包装資材の手続」(P.23)を参照されたい)。

中国向けの梱包については、輸入通関時に必要となる書類もあり、専門的に業務を代行する梱包業者も存在している。輸出業務をフォワーダーに一括して依頼する場合は、梱包業務を委託することも可能である。

Ⅲ. 船積手続の内容

1. 海上輸送の手配

現在、国際海上輸送のほとんどは、直接船に貨物を積むのではなく、国際規格の海上コンテナに詰めて輸送されている。海上コンテナの国際標準サイズは 20 フィートと 40 フィートがある（P.44【表 3-4】【図 3-2】を参照）。航空貨物の場合も、航空機専用コンテナが用いられるが、航空機専用パレットに積み付けられて運ばれることも多い。

海上コンテナは基本的に船会社の持ち物であるため、輸出者は利用しようとする船会社からコンテナを借りる必要がある（リース料は運賃に含まれる）。どの種類・サイズのコンテナを何本必要とするかを船会社に伝え、事前に必要なコンテナを確保する必要がある。

海上コンテナの場合は、20 フィートコンテナでも 30 m³（11 トン車）程度の大型容器であるため、少量貨物の場合はコンテナ 1 本を借りる必要はなく、1 本に満たない場合は、混載貨物として積み合せ輸送するのが一般的である。

また、コンテナの種類もさまざまであるが、普通貨物を積むコンテナ（ドライコンテナ）、食品によく使用される冷凍コンテナ（リーファーコンテナ）などがある。冷凍コンテナは、通常マイナス 20℃からプラス 20℃までの設定が可能である。しかし、冷凍用の電源プラグ数に限度がある。さらに冷凍機の運転コストがかかることから運賃が高くなる。

一方、航空貨物の場合、どれ位のスペースが必要かをフォワーダーや航空会社にオーダーして確保するので、航空コンテナ換算でのオーダーは行わない。後述するが、海上コンテナに商品を積み込む作業は輸出者が行うケースもあるが、航空の場合は輸出者が行うケースはない。

【表 3-4】 コンテナサイズの見本

		ドライコンテナ		リーファーコンテナ	
		20 フィート	40 フィート	20 フィート	40 フィート
内寸	長さ	5,899mm	12,033mm	5,486mm	11,565mm
	幅	2,340~2,352mm	2,340~2,352mm	2,270~2,276mm	2,258~2,264mm
	高さ	2,272~2,386mm	2,272~2,386mm	2,198~2,334mm	2,168~2,204mm
最大積荷重		21,780kg	28,740kg	21,250kg	26,380kg

注1) 内寸はあくまでも見本であり、材質・種類で 20mm 程度の差がある。

20 フィートコンテナの場合、25~28 m³、40 フィートコンテナでは 55~58 m³が最大積載容積となる。

2) 高さにおいては、この基準より 30cm 高い背高コンテナが使われるようになってきた。

ただし、この場合、国内走行の高さ規制 3.8m に抵触する可能性がある。国、県、市町村が定めた道路でない場合、背高コンテナは使用できない（輸送ルートの事前許可が必要）。

3) 冷凍コンテナには冷凍機が設置されているため、普通のコンテナに比較して内寸が小さく（特に長さ）、積載量も若干少ない。

出所：『貿易物流実務マニュアル』成山堂書店 より作成。

【図 3-2】 ISO 標準コンテナ



2. 輸出・通関の流れ

1) 海運貨物の場合

◆コンテナ単位に仕立てる場合

輸出を行うには輸出申告（通関）が必要である。輸出する貨物は原則として税関の定める保税地域に搬入されてから、税関に対する輸出申告が求められる。保税地域は通常、港湾地区に設置されているが、一部の内陸地にも設けられている。

保税地域で通関許可を得た貨物は、バンニング（コンテナ詰め）され、その後船会社のコンテナヤード（CY、受け場所）に締切日までに保税輸送される。しがたってそれに間に合うように、通関書類と貨物を指定された保税地域に搬入する必要がある。

保税地域に搬入してから輸出申告を行いバンニングすることが基本であるものの、コンテナ単位で貨物を輸出する場合は、生産者または輸出者の工場倉庫でコンテナ詰めも可能である。この場合、保税地域以外でバンニングされたコンテナを港の保税地域に搬入し、通関を行い船積をする形である。保税地域搬入⇒通関⇒バンニング⇒船積みという手順から、バンニング⇒保税地域搬入⇒通関⇒船積みという手順になる。これは「工場バンニング」と呼ばれている。工場（あるいは自分の貨物がある場所）でバンニングすることによって、①商品の積み替え回数を減らし、鮮度や品質を保持できる、②自分でバンニング作業するために、業者に払うバンニング作業料を節約できる、という長所がある。

ただし、自分の場所でバンニングするには、税関長に対して、『コンテナ扱い申出書』を提出し、受理されている必要があり、以下の条件が課される。

- ・ 当該申請が受理されるためには、当該商品の検査の必要性が少なく、かつ検査を実施する場合に支障がないこと
- ・ 輸出者および通関業者が通関手続上、十分な知識と信用を有すると認められること
- ・ 複数の輸出者の貨物が同一コンテナにバンニングされていないこと
- ・ バンニングの際、税関長が認めた公認検定機関により、品名、数量などの確認および封印が施されていること

なお、恒常的に同一商品を輸出する場合には、1年間を限度に包括申請が可能である。

以上の輸出手続は、フォワーダーに一括委託することが可能である。

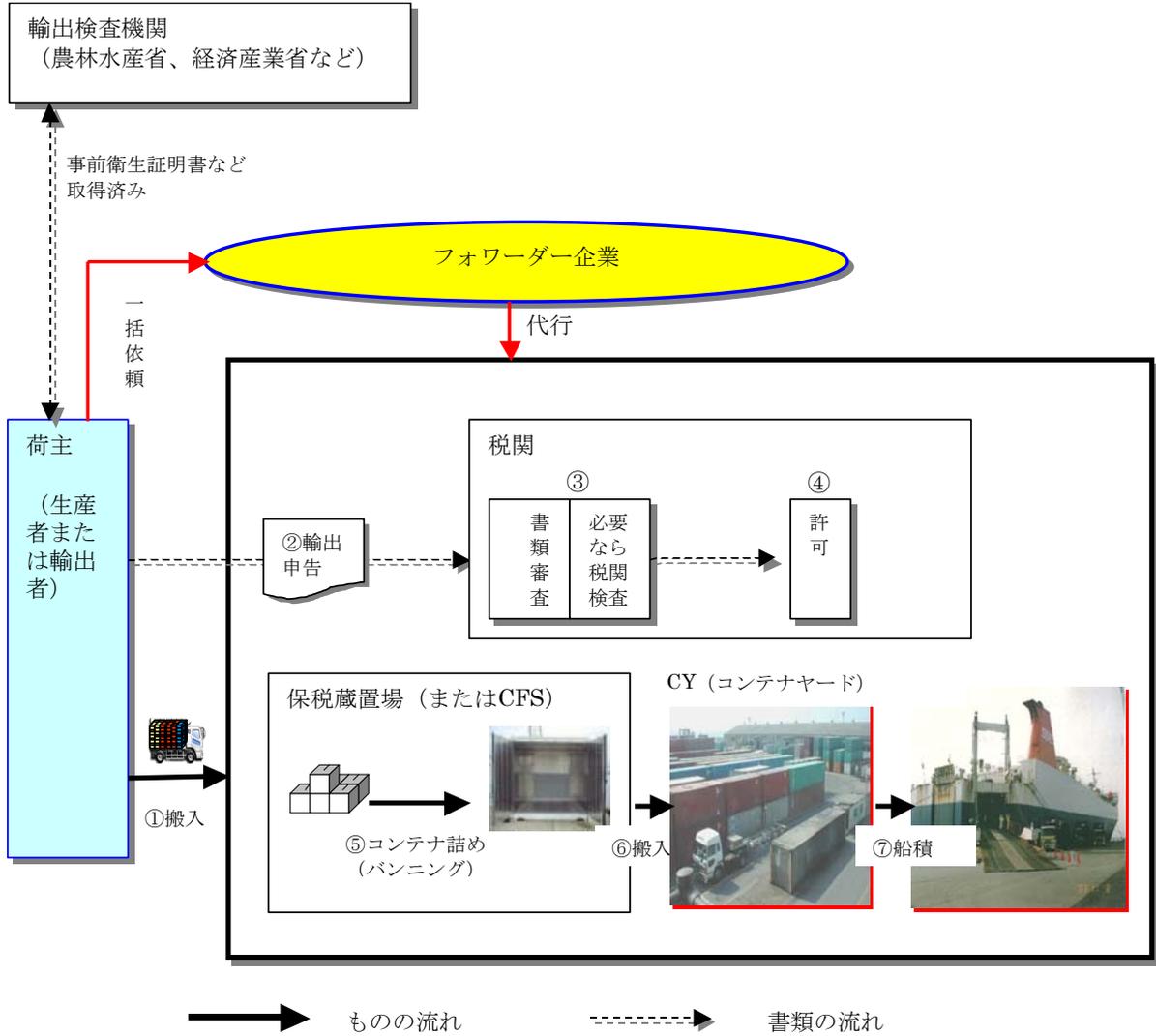
◆コンテナ単位に仕立てるほどの量が無い場合（混載扱い）

主に以下の2つの方法がある。

- ① 税関の定める保税地域に搬入した後輸出申告し、許可後、運送人（船会社）の少量貨物用の荷受場所（CFS: コンテナ・フレート・ステーション: Container Freight Station）に搬入する。運送人により他の少量貨物と合わせてバンニングされる。

- ② 直接、運送人の CFS に搬入し、そこで通関を行い、許可後、バンニングされる方法である。

【図 3 - 3】輸出・通関の流れ（海上輸送の例）



2) 航空貨物の場合

航空輸送の場合は、①実際の航空機を持っている航空会社と直接契約を行う、②航空フォワーダ（混載業者）を利用する、という2つのパターンがある。日本では、輸出通関やその他の手続を一括して委託する②の方法が主体であり、航空会社と直接取引方式は貴重品や混載サービスがない仕向け地向けの貨物などに限られる。

ほとんどの航空輸出貨物は航空フォワーダーに依頼するため、フォワーダーが輸出者に代わって航空会社からスペースを調達し、貨物を輸出者から引き取り、自身の保税蔵置場など保税地域に仮置き後輸出通関を行い、航空コンテナ詰め作業を行った後、航空機搭載となる。

3. 通関用書類の準備

貨物が保税地域に搬入された後、輸出通関が可能となるが、利用する船会社やフォワーダーによって指定する保税地域が異なるので、輸出者が自分で搬入する場合には、搬入場所を確認する必要がある。貨物の引取り業務も含めて通関業者やフォワーダーに委託することも可能である。

輸出通関では、通関業者が輸出申告書など申告用の書類を作成し税関に提出、許可を受けることになる。現在、日本では、海上・航空貨物とも NACCS (Nippon Automated Cargo Clearance System) といわれるコンピュータシステムにより、税関と通関業者がオンラインで結ばれており、極めて迅速に許可が取得できる。

ただし、通関業者が申告を行うためには、輸出者から以下の情報の提供が必要となる。

- ① 貨物内容（価格・数量）
- ② 輸出入者情報（会社名、住所など）
- ③ 積載する予定の船・航空機情報

以上の情報を提供するにあたり、輸出者は通常、【表 3-5】(P.48) に掲げる書類を用意する。これらの書類は、輸出通関に使われるだけでなく、船舶や航空機に搭載後に運送者から発行される船荷証券 (B/L) または航空運送状 (Air waybill) とともに、銀行決済の場合は、銀行に提出され、代金の回収に使われる。輸入者は銀行経由でこれらの書類を入手し、輸入通関を行い貨物を入手する。

【表 3 - 5】 輸出通関に必要な書類（輸出者が用意する書類）

書類名	書類の性格	含まれる情報
船積指示書	どの船・あるいはいつの航空機に船積するかを指示する	<ul style="list-style-type: none"> ・輸出入者の名称 ・積地&仕向け地 ・貨物の内容や個数 ・その他
インボイス (仕入書)	どのような品物を、いくらで、どれくらい売るかという貨物の売買内容	<ul style="list-style-type: none"> ・売主・買主 ・商品名 ・数量 ・単価 ・価格 ・貿易建値
パッキングリスト (梱包明細書)	梱包内容	<ul style="list-style-type: none"> ・個数 ・入り数 ・重量 ・容積 ・外装のマーク
検疫合格書 (必要な場合)	検疫に合格していることを証明する	

4. 通関後の処理

船会社・航空会社は、寄託された貨物が輸出許可されたことを確認した上で、船・航空機に搭載を行う。

これで輸出船積業務は終了であるが、輸出者には輸出代金を回収する業務がある。代金の回収は「第2章 I. 貿易手続を理解する」で述べた代金決済の方法により異なるが、代金回収のための手続と、輸入者への書類送付手続が必要となる。

そのために、以下のステップを踏んで通関後の処理を行う必要がある。

- 1) 輸出者は、輸送業者から、船の場合は船荷証券、航空の場合は Air waybill を入手する。運賃を輸出者側で負担する場合は、運賃を支払わねばならない。通常この書類は、通関・船積み依頼業者（フォワーダーや通関業者）が、運送人（船会社・航空会社）から受領し、輸出者に送ってくれる。
- 2) 銀行を経由する取引の場合は、銀行の求める書類を一式取り揃え、銀行に提出する必要がある（P.49 **【表 3 - 6】**）。

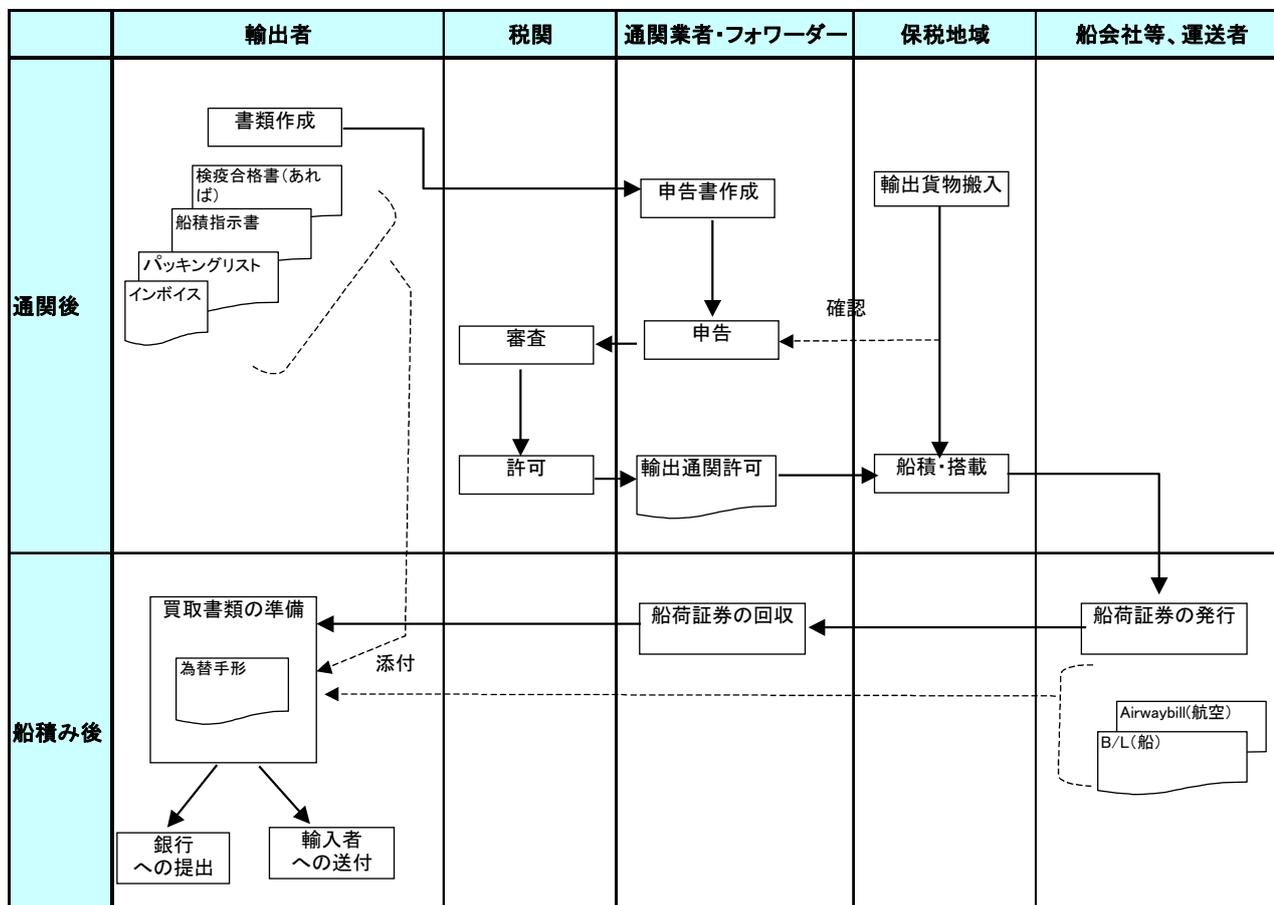
【表 3－6】通関後に銀行に渡す必要書類（輸出者が用意する書類）

- ・インボイス（輸出通関時に作成済み）
- ・パッキングリスト（すでに輸出通関時に作成済み）
- ・船荷証券（B/L）あるいは航空運送状（Air waybill）
- ・荷為替手形（銀行あるいは輸入者に振り出したもの）

3) 輸入者に対しては、船積みが完了したという連絡を行うとともに、輸入通関や貨物の引取りに必要となる書類（主なものは、インボイス、パッキングリスト、B/L あるいは Air waybill）を送付する。輸入者が早めに搬入準備に入れるよう、コピーでも早めに送ることが望ましい。

特に航空の場合、迅速性が肝要であるので、輸出者からの迅速な情報提供が不可欠である。海運の場合で、かつ銀行経由で書類が送られる場合、書類が輸入者の手に渡るまでに時間を要するので、速やかに輸入者へ船積み情報を入れることは、後々のトラブルを避けることにもつながる。

【図 3-4】 通関とその後に輸出者が行う事項



5. 国際輸送コストの仕組み

ここでは、国際運賃の計算方法を述べる。これにより、自分の貨物の数量が分かれば概算の運賃が算出できる。

海運輸送の場合は、コンテナ単位の船積とコンテナ未満の混載貨物扱いの船積みという2つのパターンがあるが、航空の場合は1つのパターンしかない。

1) 海上輸送の場合

① コンテナ単位の場合

コンテナ 1 本当たりの運賃×コンテナ本数が基本の運賃である。これに、燃料（重油）価格上昇に伴う費用や、為替変動に伴う費用（多くの場合、運賃はドル建てであるので）といった、市況により変動する追加料金（サーチャージ）と書類作成料が加算される。

コンテナ単位の海上運賃算出方式

コンテナ 1 本当たりの料金 × 本数 + 燃料・為替等のサーチャージ + 書類作成料

例：東京～上海

◆ 20 フィートドライコンテナ 1 本当たりの運送料金は、現在、20,000 円程度



◆ 貨物の量はコンテナ 1 本である



◆ 計算式

コンテナ 1 本当たりの料金 × 本数 + 燃料・為替等のサーチャージ
+ 書類作成料

運賃 = 20,000 円 + α

注) コンテナへの貨物の積込み作業料およびコンテナの運搬料を含む。

② 混載貨物の場合

貨物の重量 (t) あるいは容積 (m³) の大きいほうに、基本料金をかけて算出する。この基本運賃に、コンテナ詰め料金 (運送人がコンテナに各荷主の混載貨物をバンニングする費用で、通常 CFS でコンテナに積み込まれるので、CFS チャージと呼ばれる) が加算される。ただし、中国向けの場合は、CFS チャージが海上運賃に含まれているケースが多い。

混載の海上運賃算出方式

(貨物の重量あるいは容積 × 基本料金) + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ

例：東京～上海

- ◆ CFS チャージ込みで 6,000 円/t あるいは m³ が現在相場である。



- ◆ 貨物は重量 3 トンで、容積 5 m³ となっている場合。

3 < 5 → 重量より容積のほうが大きい → 容積の 5 m³ を適用



- ◆ 計算式

(貨物の重量あるいは容積×基本料金) + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ

運賃 = 6,000 円 / m³ × 5 m³ + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ

+ 書類関係費用等の付加料金

= 30,000 円 + α

- ◆ 20 フィートコンテナ 1 本あたりが 20,000 円 + α であるので、5 m³ あれば混載にするより 20 コンテナを専用に使う方が運賃は安くなる。

2) 航空輸送の場合

航空運賃は、重量あるいは容積の大きい方に、基本料金をかけて算出する。

ただし、容積が 6,000 cm³を超える場合は、6,000 cm³で割った重量（容積重量、単位は kgs）と実重量のどちらか大きい方が適用される。また、基本料金は一律ではなく、重量（容積の場合も、上記で調整したものは「重量」とみなす）が増えるごとに単価が安くなる。

航空運賃の国際輸送運賃算出方式

公表運賃×重量（容積重量または実重量の大きい方）

例：東京（成田）～上海

- ◆ 貨物は 20kg で、容積=70×50×50（cm）=175,000 cm³である。



- ◆ 容積が 6,000 cm³を超える場合は、6,000 cm³で割った重量（容積重量）と実重量の大きいほうが適用される。



- ◆ 容積は 175,000 cm³になるので、 $175,000 \div 6,000 = 29.5\text{kgs} > \text{実重量 } 20\text{kg}$
→ 29.5kgs で計算する
(※0.5kgs までの端数は 0.5kgs に、0.5kgs を超える端数は次の 1kg に切り上げる。ただし端数処理の対象は小数点以下 3 桁まで)



- ◆ 上海の公表運賃

重量	単価
最小運賃：	8,500 円
45kgs まで	820 円/kgs
45kgs を超えるもの	620 円/kgs
100kgs を超えるもの	480 円/kgs

- ◆ 運賃=29.5 × 820 円 = 24,190 円となる