

第3章 日本・マレーシア間の国際輸送関連業務

◎ 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、前章で述べたように専門の業者が行う。本章では、国際物流に関わる業務について、以下の3つの項目で構成している。

- I. 輸出入手段・港湾の検討
- II. 船積手続の内容
- III. 保険

I. 輸出入手段・港湾の検討

日本全国の港湾・空港からマレーシア向けの海運・航空サービスの情報を提供している。これらの情報で、輸出者は、輸送所要時間の把握、輸出頻度の設定等ができる。日本には、全国に空港や港湾が分散しており、従って、近隣の港湾・空港からの便が存在すれば、そのサービスが利用でき日本国内の輸送コストの削減につながる。

II. 船積手続の内容

船積手続の手順（実際には業者が行う）を解説する。これら一連の手順を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、輸出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手続）も述べている。

III. 保険

輸出入貨物に係わる保険として、貨物海上保険の概要を説明する。

I. 輸出入手段・港湾の検討

1. 輸出港・空港の検討

日本は島国であるため、輸出の際の輸送手段は航空機あるいは船舶で行うことになる。航空機で運べば輸送日数は短い、運賃が高くなる。一方、船を運べば運賃は安くなるが、当然ながら輸送日数が長くなる。

海運利用の場合、日本の国際港湾は、京浜（東京・横浜）、中部（名古屋周辺）、近畿（大阪・神戸）、関門が中枢港湾とされている。ただし、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」が整備されてきている。これらの港湾は、主に近隣諸国の航路が寄航しており、マレーシア等、東南アジア向けの便は週に数便程度の寄航しかないが、スケジュールが合えば、これらの港を利用することで、コスト面でメリットが生じる。なぜならば、国際輸送コストのなかで大きな部分を占めるのは、日本国内の輸送費用だからである。

特に地方の輸出者の場合、日本から外国に運ぶ運賃と、日本で大都市の港湾まで輸送するコストに大差がなく、日本の国内運賃の割高感に否めず、コスト削減を考えた場合、自社から最も近い港から輸出することが有効である場合が多い。

航空輸送の場合は、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（関西）、中部、福岡が中心となる。各地方にも空港はあるが、主に国内線や韓国便に用いられており、マレーシア航路は、チャーター便といった特殊な場合を除いて、定期便はないのが現状である（2006年末時点）。

2. 輸入港の決定

商談成立後は、マレーシアのどこの港や空港を利用するかを検討に入る。(P.47【図3-1】)

今日マレーシアの主な港は3種類の方式で管理されており、その方式は連邦直轄港、州管理港、運輸省海事局の管理港、となる。主要港は主に7港で、それらはマレー半島にあるペナン港、ポートケラン港、ジョホール港、タンジュン・ペレパス港、クアantan港、パシルグダン港、サラワク州にあるビンツル港となる。

数年前に『カーゴニュース・アジア』誌では、ポートケラン港およびタンジュン・ペレパス港をアジアにおけるベスト港湾及びコンテナターミナルオペレーターに選出した。特にポートケラン港は、地理的にもマレーシアの首都クアラルンプールに近いことや、マレーシア国内と地域のハブを目指した政府の取組みにより、2005年度において、コンテナ取扱量世界14位となっている。ポートケラン港にあるウェスト・ポートは、深海施設を備え、十分な設備が整っていると言われている。このような物理的インフラ設備に加え、ポートケラン港、ペナン港、ジョホール港は電子データ交換システム(EDI)を取り入れ、書類の電子転送により迅速な貨物の通関を可能にしている。

また、マレー半島の最南端にあるマレーシア最新の港であるタンジュン・ペレパス港は、1999年末に開港し、今後は、コンテナ取扱量が急増すると予測されている。

航空の場合は、アジア太平洋地域の中心的な位置にあるマレーシアは、アジアの玄関口として最適とも言われている。国内には5つの国際空港と17の主要国内空港が存在する。中でもクアラルンプール国際空港はKLIA(Kuala Lumpur International Airport)と呼ばれ、1988年6月に開港した大規模空港である。また、ペナン国際空港、ランカウイ国際空港、サバ州にあるコタキナバル国際空港、サラワク州にあるクチン国際空港でも、航空貨物施設が完備されている。

KLIAは、首都クアラルンプールから南50キロの場所にあり、旅客処理能力は年間2,500万人、貨物取扱量は年間65万トンを備えている。また、貨物の輸出入手続は配送時間短縮のため完全に自動化されており、貨物と旅客の両面において顧客満足度調査の上位にランクされる機能的な国際空港として評価されている。

【図3-1】クアラルンプール周辺



出所 : World Map Finder (<http://www.worldmapfinder.com/Jp/Asia/Malaysia/>)

3. 輸送航路の状況

(1) 海上輸送

海上輸送の状況は、船会社や海運会社のホームページ、『国際輸送ハンドブック』、『 SHIPPING ガゼット』等や、検索エンジンで「マレーシア 航路」等を入力することにより手軽に調べることが可能である。これらは最新の情報を入手する必要があるので一度自身で閲覧することをお薦めする。

また、Shipping Access (<http://www.shippingaccess.com/index.jsp>) のサイトは国名等の必要な情報を入力するとスケジュールが閲覧できる。以下は、『 SHIPPING ガゼット』から抜粋した、ジョホール港、ポートケラン港、ペナン港、タンジュン・ペレパス港、パシグルダン港へのスケジュールを、参考までに記載する。

【表 3-1】～P.52 【表 3-5】

その中でも主要港のポートケランの特徴としては、首都クアラルンプールの外港であり、南港・北港・西港からなるマレーシアでは最大の港湾である。所要日数は東京、横浜の両港から最短 8 日間、最長 22 日、平均 13.3 日、また頻度は東京・横浜から共に 13 回/週となっており、頻繁に出向している様子がうかがえる。

【表 3-1】 ジョホール港向けスケジュール

港	国	日本	冷凍	積み替え	頻度	航路日数			
						最短	最長	中央	平均
Johore	Malaysia	東京	○	○	8	13	19	16.5	16.0
Johore	Malaysia	横浜	○	○	6	15	18	17	16.8
Johore	Malaysia	清水	○	○	3	14	18	17	16.3
Johore	Malaysia	名古屋	○	○	6	12	17	15	14.8
Johore	Malaysia	四日市	○	○	5	12	17	14	14.6
Johore	Malaysia	大阪	○	○	7	11	22	17	17.0
Johore	Malaysia	神戸	○	○	6	10	19	16.5	15.7
Johore	Malaysia	門司	○	○	3	14	17	15	15.3
Johore	Malaysia	博多	○	○	4	12	17	14.5	14.5
Johore	Malaysia	千葉	○	○	1	19	19	19	19.0
Johore	Malaysia	川崎	○		1	16	16	16	16.0
Johore	Malaysia	水島	○	○	1	19	19	19	19.0
Johore	Malaysia	岩国	○	○	1	14	14	14	14.0
Johore	Malaysia	徳山	○	○	1	15	15	15	15.0

【表3-2】ポートケラン港向けスケジュール

港	国	日本	冷凍	積み替え	頻度	航路日数			
						最短	最長	中央	平均
Port Kelang	Malaysia	東京	○	○	13	8	22	13	13.3
Port Kelang	Malaysia	横浜	○	○	13	8	22	13	13.2
Port Kelang	Malaysia	清水	○	○	8	9	21	14.5	14.5
Port Kelang	Malaysia	名古屋	○	○	12	9	20	13	12.7
Port Kelang	Malaysia	四日市	○	○	7	10	20	13	13.7
Port Kelang	Malaysia	大阪	○	○	9	11	21	15	15.6
Port Kelang	Malaysia	神戸	○	○	12	8	20	14	13.6
Port Kelang	Malaysia	下関		○	6	13	18	15.5	15.5
Port Kelang	Malaysia	門司	○	○	11	11	19	14	14.8
Port Kelang	Malaysia	博多	○	○	6	11	17	14	14.0
Port Kelang	Malaysia	石狩湾新港		○	1	17	17	17	17.0
Port Kelang	Malaysia	苫小牧	○	○	5	15	19	18	17.0
Port Kelang	Malaysia	八戸	○	○	1	17	17	17	17.0
Port Kelang	Malaysia	仙台	○	○	2	14	16	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	小名浜	○	○	1	13	13	13	13.0
Port Kelang	Malaysia	千葉	○	○	2	17	17	17	17.0
Port Kelang	Malaysia	川崎	○	○	1	12	12	12	12.0
Port Kelang	Malaysia	豊橋	○	○	3	15	17	16	16.0
Port Kelang	Malaysia	和歌山	○	○	1	15	15	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	水島	○	○	5	11	16	14	14.0
Port Kelang	Malaysia	広島	○	○	5	12	17	13	14.0
Port Kelang	Malaysia	福山	○	○	2	15	17	16	16.0
Port Kelang	Malaysia	岩国	○	○	2	14	18	16	16.0
Port Kelang	Malaysia	徳山	○	○	3	11	16	13	13.3
Port Kelang	Malaysia	中関		○	2	11	14	12.5	12.5
Port Kelang	Malaysia	秋田	○	○	3	15	19	16	16.7
Port Kelang	Malaysia	佐方		○	1	16	16	16	16.0
Port Kelang	Malaysia	直江津	○	○	3	14	17	15	15.3
Port Kelang	Malaysia	新潟	○	○	5	14	20	17	17.2
Port Kelang	Malaysia	富山新港	○	○	3	13	18	17	16.0
Port Kelang	Malaysia	金沢		○	2	16	18	17	17.0
Port Kelang	Malaysia	鶴賀	○	○	2	13	17	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	舞鶴	○	○	2	13	17	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	境港	○	○	2	12	16	14	14.0
Port Kelang	Malaysia	高松		○	2	11	14	12.5	12.5
Port Kelang	Malaysia	今治	○	○	4	14	18	15	15.5
Port Kelang	Malaysia	伊予三島		○	1	15	15	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	松山	○	○	5	12	18	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	徳島		○	1	18	18	18	18.0
Port Kelang	Malaysia	高知	○	○	1	15	15	15	15.0
Port Kelang	Malaysia	三池	○	○	1	16	16	16	16.0
Port Kelang	Malaysia	伊万里	○	○	2	15	18	16.5	16.5
Port Kelang	Malaysia	八代	○	○	2	13	14	13.5	13.5
Port Kelang	Malaysia	志布志		○	2	16	17	16.5	16.5
Port Kelang	Malaysia	長崎		○	1	12	12	12	12.0
Port Kelang	Malaysia	左津間一仙台	○	○	1	17	17	17	17.0
Port Kelang	Malaysia	細島		○	2	12	16	14	14.0
Port Kelang	Malaysia	熊本		○	1	13	13	13	13.0
Port Kelang	Malaysia	那覇	○	○	1	17	17	17	17.0

【表 3 - 3】 ペナン港向けスケジュール

港	国	日本	冷凍	積み替え	頻度	航路日数			
						最短	最長	中央	平均
Penang	Malaysia	東京	○	○	13	10	20	14	14.1
Penang	Malaysia	横浜	○	○	12	10	20	13.5	14.0
Penang	Malaysia	清水	○	○	7	9	19	14	14.1
Penang	Malaysia	名古屋	○	○	12	11	18	13	13.5
Penang	Malaysia	四日市	○	○	5	11	18	13	13.6
Penang	Malaysia	大阪	○	○	8	13	19	15	15.6
Penang	Malaysia	神戸	○	○	12	10	18	14	13.8
Penang	Malaysia	下関		○	6	16	21	18.5	18.5
Penang	Malaysia	門司	○	○	8	12	21	16.5	16.5
Penang	Malaysia	博多	○	○	4	13	15	13.5	13.8
Penang	Malaysia	苫小牧	○	○	1	22	22	22	22.0
Penang	Malaysia	八戸	○	○	1	21	21	21	21.0
Penang	Malaysia	仙台	○	○	1	20	20	20	20.0
Penang	Malaysia	千葉	○	○	1	15	15	15	15.0
Penang	Malaysia	川崎	○	○	2	13	17	15	15.0
Penang	Malaysia	御前崎		○	1	16	16	16	16.0
Penang	Malaysia	水島	○	○	1	16	16	16	16.0
Penang	Malaysia	岩国	○	○	2	16	16	16	16.0
Penang	Malaysia	徳山	○	○	1	12	12	12	12.0
Penang	Malaysia	新潟	○	○	2	17	24	20.5	20.5
Penang	Malaysia	細島		○	1	15	15	15	15.0
Penang	Malaysia	那覇	○	○	1	15	15	15	15.0

【表 3 - 4】 タンジュン・ペレパス向けスケジュール

港	国	日本	冷凍	積み替え	頻度	航路日数			
						最短	最長	中央	平均
Tanjung Pelepas	Malaysia	東京	○	○	3	10	18	14	14.0
Tanjung Pelepas	Malaysia	横浜	○	○	4	8	18	11	12.0
Tanjung Pelepas	Malaysia	清水	○	○	2	8	17	12.5	12.5
Tanjung Pelepas	Malaysia	名古屋	○	○	4	9	16	11	11.8
Tanjung Pelepas	Malaysia	四日市	○	○	2	13	16	14.5	14.5
Tanjung Pelepas	Malaysia	大阪	○	○	3	8	17	12	12.3
Tanjung Pelepas	Malaysia	神戸	○	○	3	11	16	12	13.0
Tanjung Pelepas	Malaysia	門司	○	○	3	10	14	12	12.0
Tanjung Pelepas	Malaysia	博多	○	○	3	10	13	12	11.7
Tanjung Pelepas	Malaysia	岩国	○	○	1	14	14	14	14.0
Tanjung Pelepas	Malaysia	那覇	○	○	1	10	10	10	10.0

【表3-5】パシルグダン向けスケジュール

港	国	日本	冷凍	積み替え	頻度	航路日数			
						最短	最長	中央	平均
Pasir Gudang	Malaysia	東京	o	o	10	10	19	15	15.1
Pasir Gudang	Malaysia	横浜	o	o	9	10	19	16	15.2
Pasir Gudang	Malaysia	清水	o	o	6	13	20	16	16.2
Pasir Gudang	Malaysia	名古屋	o	o	8	9	18	14	14.0
Pasir Gudang	Malaysia	四日市	o	o	5	12	19	17	16.0
Pasir Gudang	Malaysia	大阪	o	o	7	15	22	17	17.4
Pasir Gudang	Malaysia	神戸	o	o	10	10	19	14	14.4
Pasir Gudang	Malaysia	門司	o	o	4	12	17	16.5	15.5
Pasir Gudang	Malaysia	博多	o	o	4	12	17	16	15.3
Pasir Gudang	Malaysia	石狩湾新港	o	o	1	19	19	19	19.0
Pasir Gudang	Malaysia	苫小牧	o	o	3	13	19	17	16.3
Pasir Gudang	Malaysia	八戸	o	o	1	18	18	18	18.0
Pasir Gudang	Malaysia	仙台	o	o	2	17	19	18	18.0
Pasir Gudang	Malaysia	小名浜	o	o	1	18	18	18	18.0
Pasir Gudang	Malaysia	千葉	o	o	2	19	19	19	19.0
Pasir Gudang	Malaysia	川崎	o	o	1	16	16	16	16.0
Pasir Gudang	Malaysia	豊橋	o	o	3	15	20	18	17.7
Pasir Gudang	Malaysia	和歌山	o	o	1	13	13	13	13.0
Pasir Gudang	Malaysia	水島	o	o	4	12	19	13.5	14.5
Pasir Gudang	Malaysia	広島	o	o	3	13	15	15	14.3
Pasir Gudang	Malaysia	福山	o	o	2	13	19	16	16.0
Pasir Gudang	Malaysia	徳山	o	o	3	15	24	21	20.0
Pasir Gudang	Malaysia	秋田	o	o	3	13	21	14	16.0
Pasir Gudang	Malaysia	佐方		o	1	18	18	18	18.0
Pasir Gudang	Malaysia	直江津	o	o	3	19	23	22	21.3
Pasir Gudang	Malaysia	新潟	o	o	4	14	21	20	18.8
Pasir Gudang	Malaysia	富山新港	o	o	3	15	21	20	18.7
Pasir Gudang	Malaysia	金沢		o	2	16	18	17	17.0
Pasir Gudang	Malaysia	鶴賀	o	o	2	11	15	13	13.0
Pasir Gudang	Malaysia	舞鶴	o	o	2	11	15	13	13.0
Pasir Gudang	Malaysia	境港	o	o	2	14	14	14	14.0
Pasir Gudang	Malaysia	高松		o	1	13	13	13	13.0
Pasir Gudang	Malaysia	今治	o	o	2	16	18	17	17.0
Pasir Gudang	Malaysia	松山	o	o	2	16	18	17	17.0
Pasir Gudang	Malaysia	徳島		o	2	13	20	16.5	16.5
Pasir Gudang	Malaysia	高知	o	o	1	13	13	13	13.0
Pasir Gudang	Malaysia	三池	o	o	1	14	14	14	14.0
Pasir Gudang	Malaysia	伊万里	o	o	2	13	16	14.5	14.5
Pasir Gudang	Malaysia	八代	o	o	2	12	15	13.5	13.5
Pasir Gudang	Malaysia	志布志		o	1	25	25	25	25.0
Pasir Gudang	Malaysia	長崎		o	1	14	14	14	14.0
Pasir Gudang	Malaysia	左津間一仙台	o	o	1	15	15	15	15.0
Pasir Gudang	Malaysia	熊本		o	1	15	15	15	15.0

(2) 航空輸送

航空輸送は、旅客機を使う場合（旅客機の貨物スペースを利用）と貨物専用機を使う場合の2種類がある。当然、後者の方が多くの荷物を積めることになるが、貨物便の就航は東京と大阪発が中心で、主に日本航空、日本貨物航空、マレーシア航空の3社が就航している。マレーシアに限らず、東南アジア向けの貨物便はこの2拠点発が中心となっている。

一方、旅客便では首都クアラルンプール行きは、東京（成田）発は週7日、1日に4便が就航している。そのため、1日の内でも複数のスケジュールのなかから選択が可能となっている。マレーシア向けの貨物、旅客共に2001年頃は伸び悩んでいたが、ここ数年は安定成長傾向を維持している。その他では、大阪は週7便、名古屋は週4便が就航している。福岡からはマレーシア航空が就航していたが、残念ながら2006年の9月から運休となっている。日本からの所要時間は空港により異なるが6時間～7時間半の間である。

【表3-9】貨物便の参考スケジュール（2007年1月末現在）

会社	ルート	週便数
日本貨物航空	東京＝クアラルンプール	2便
	大阪＝クアラルンプール	2便
日本航空	東京＝クアラルンプール	4便

【表3-10】旅客便の参考スケジュール（2007年1月末現在）

会社	ルート	週便数
日本航空	東京＝クアラルンプール	7便
	大阪＝シンガポール＝クアラルンプール	7便
全日本空輸	東京＝バンコク＝クアラルンプール	7便
マレーシア航空	東京＝クアラルンプール	18便
	大阪＝クアラルンプール	7便
	名古屋＝クアラルンプール	4便

直近のスケジュールは直接下記に確認することをお勧めする。

貨物：	日本貨物航空	http://www.nca.aero/service/index.html
	JAL CARGO	http://www.jal.co.jp/jalcargo/
旅客：	日本航空	http://www.jal.co.jp/
	全日本空輸	http://www.ana.co.jp/asw/index.jsp
	マレーシア航空	http://www.mas-japan.co.jp/

II. 船積手続の内容

輸送手段・輸出入港が決まれば、次に輸出に向けて船積手続を行う。ここでは、①国際海上輸送、②国際航空輸送に関する手続を紹介する。これらは多くの場合、物流業者に委託されるが、海運貨物の場合は、輸出者自ら一部作業を行うことが可能である。

1. 海上輸送の手配(コンテナ輸送への対応)

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(内寸)は、20フィート(長さ5.89メートル、幅2.35メートル、高さ2.38メートル)と40フィート(長さ12.03メートル、幅、高さは同じ)がある(P.55【表3-11】)。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が多い。

海上コンテナは基本的に船会社の持ち物であるため、輸出者は利用予定の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)。従って、必要とするサイズと数量(何本)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30m³(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本を借りることなく、混載貨物として積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)等がある。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り、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、どれくらいのスペースが必要かをフォワーダーや航空会社に注文を入れ確保するので、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があるが、航空輸送の場合は輸出者が行うケースはない。

【表 3-11】 コンテナサイズの見安

		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安であり、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高い瀬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と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。

【写真 3-1】 ISO標準コンテナ



20 フィートコンテナ



40 フィートコンテナ

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、税関に対して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）されて、その後船会社のコンテナ・ヤード（CY：コンテナの荷受け場所：Container Yard）に締切日までに輸送される。したがって、それに間に合うように、通関書類を準備し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のバンニングも可能である。この場合は、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、そこで通関を行い船積する形式である。すなわち、保税地域搬入⇒通関⇒バンニング⇒船積という基本的手順から、バンニング⇒保税地域搬入⇒通関⇒船積という手順に変更となり「工場バンニング」と呼ばれる。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、工場バンニングするためには、税関長に対して、『コンテナ扱い申出書』を提出し、受理されることが必要である。そのためには、

- ・バンニングされる商品に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・数量等の確認および封印が施されていること

が条件である。

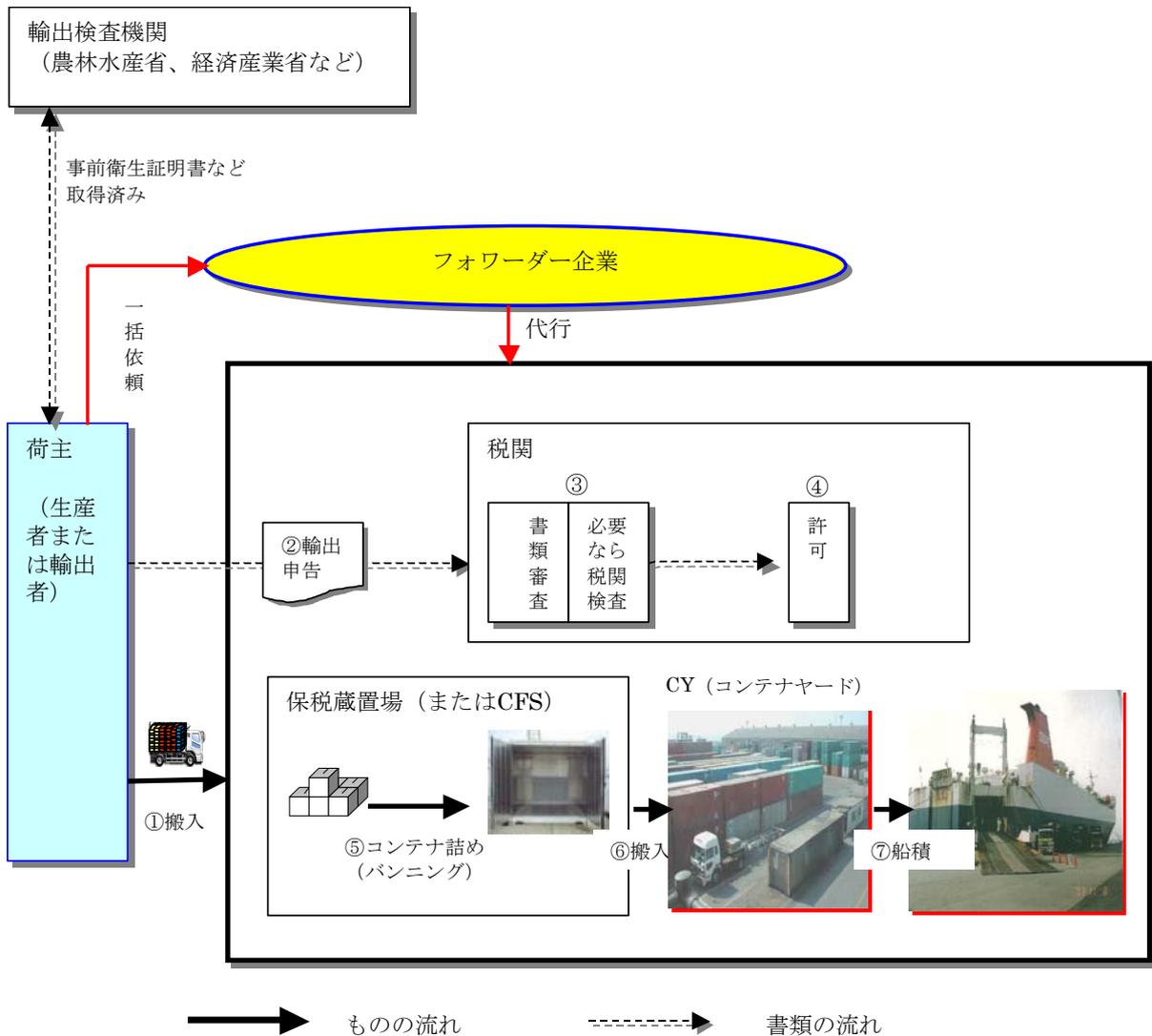
なお、恒常的に同一商品を輸出する場合には、1年間を限度に包括申請が可能である。以上の輸出手続は、フォワーダーに一括委託することも可能である。

◆コンテナ単位に仕立てられ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された後、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。運送人により他者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3-2】輸出・通関の流れ（海運貨物の例）



(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航空フォワーダー（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、航空会社との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等に限られる。

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、自身の保税蔵置場等保税地域に仮置き後、輸出通関を行い、航空コンテナ詰めそして航空機搭載となる。

3. 通関書類の準備

通関書類は輸出者が作成するのが通常であるが、申告は業者に委託するのが一般的である。貨物が保税地域に搬入された後に、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は使用してい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』等申告用の書類を作成し税関に提出し、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ーシステムにより、税関と通関業者がオンラインで結ばれており、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、住所等）
- 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、(P.60 **【表 3-12】**) のような書類を用意する。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、運送者から発行される船荷証券 (B/L) あるいは航空運送状 (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、貨物を受け取る。

【表 3 - 1 2】 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	どの船や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大切な業務がある。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、輸送業者から海上輸送の場合は船荷証券、航空輸送の場合は航空運送状を入手する。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。通常これらの書類は、通関・船積を依頼した業者（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（【表3-13】）。

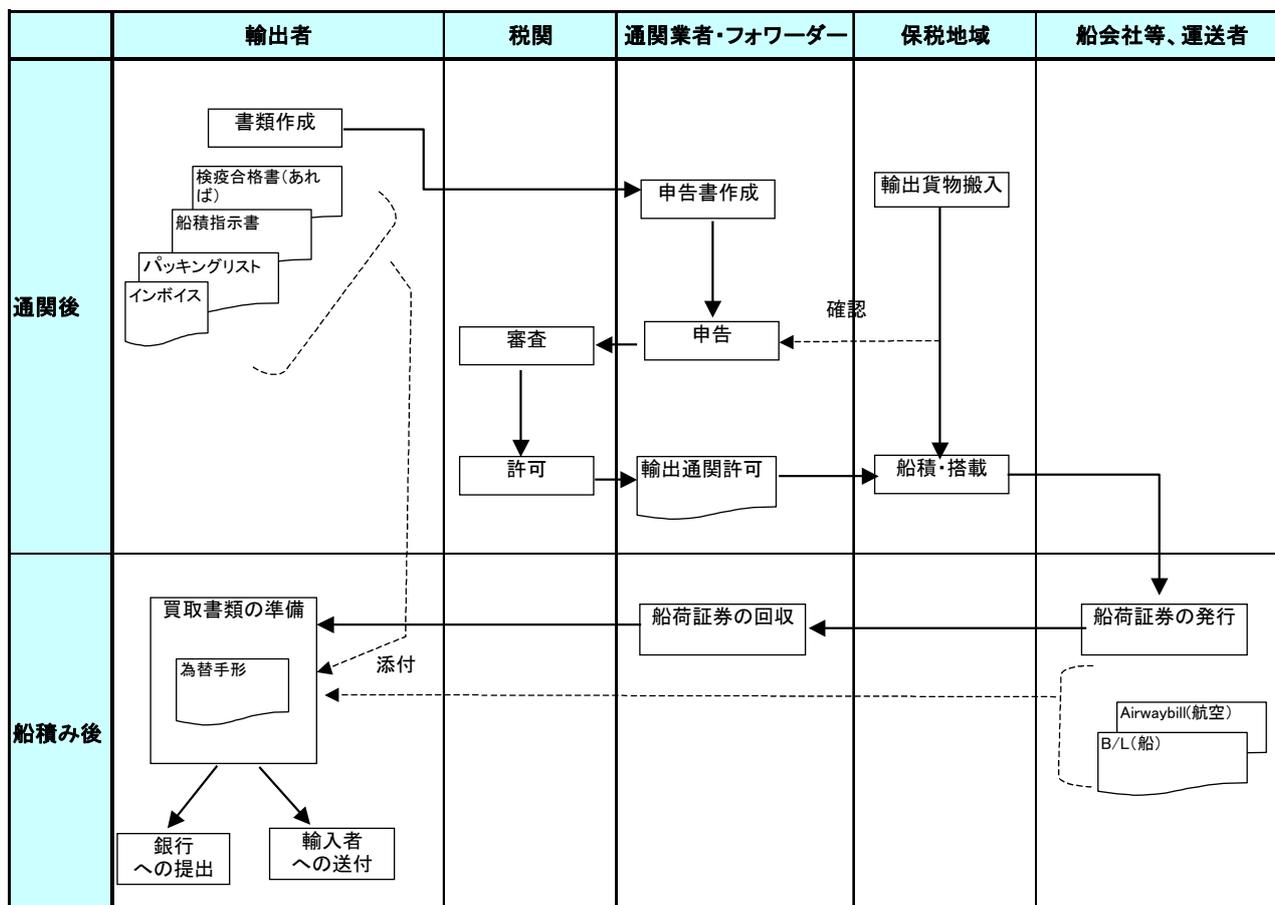
【表3-13】 通関後に銀行に渡す必要書類（輸出者が用意する書類）

・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な書類（主なものは、インボイス、パッキングリスト、船荷証券あるいは航空運送状）を送付する。輸入者が早めに搬入準備に入れるよう、コピーを早目に送ることが望ましい。

特に航空輸送の場合、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。海上輸送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情報を送ることは、後々のトラブルを避けることにもつながる。

【図 3 - 3】 通関とその後に輸出者が行う事項



5. 国際輸送運賃の仕組み

ここでは、国際運賃の計算方法を述べる。これにより、自分の貨物の重量・容積がわかれば概算の運賃が算出できる。

海上輸送の場合は、コンテナ単位の船積み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、航空輸送の場合は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、空コンテナの手配費用、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）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

例：東京～マレーシア

◆ 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、350～450 USドル程度



◆ 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

であるので、コンテナ1本の場合、運賃 = 350～450ドル + α

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ため、CFS チャージと呼ばれる) が加算される。CFS チャージの単価は、通常もっとも広く使われているもので、アジアからは 3,980 円/t あるいは m³を用いる。

混載貨物の海上運賃算出方式

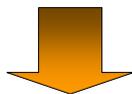
(貨物の重量あるいは容積×基本料金) + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ

例：東京～マレーシア

- ◆ フォワーダーにより顧客への混載貨物運賃見積り額が異なるが、混載の場合の海上運賃は 20～25 US ドル/t あるいは m³、CFS チャージは 3,980 円が相場である。



- ◆ 貨物が重量 3 t 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を適用される。



- ◆ 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 = 25 ドル (例) × 5 m³ + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ (3,980 × 5)
= 17,400 円 (換算率 120 円) + 19,900 円

- ◆ 20 フィートコンテナ 1 本での料金が約 48,000 円 (400 ドルとして) であるので、7 m³あればコンテナに仕立てた方が使う運賃は安くなる可能性が高い。

(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 $6,000\text{cm}^3$ を超える場合は、 $6,000\text{cm}^3$ 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（容積の場合は換算重量）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）～マレーシア

- ◆ 貨物は 20 kgs で、容積 = $70 \times 50 \times 50$ (cm) = $175,000\text{cm}^3$ の場合



- ◆ 容積が $6,000\text{cm}^3$ を超える場合は、 $6,000\text{cm}^3$ 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 $175,000\text{cm}^3$ になるので、 $175,000 \div 6,000 = 29.5\text{ kgs} >$ 実重量 20 kgs
→ 29.5 kgs で計算する
(※0.5 kgs までの端数は 0.5 kgs に、0.5 kgs を超える端数は次の 1 kg 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)



- ◆ マレーシアまでの公表運賃

重量	単価
最小運賃：	8,500 円
45kgs まで	1,320 円/kgs
45kgs を超えるもの	1,120 円/kgs
100 kgs を超えるもの	850～990 円/kgs

- ◆ 運賃 = $29.5\text{ kgs} \times 1,320\text{ 円} = 38,940\text{ 円}$ となる

Ⅲ. 保険

1. 貨物海上保険とその留意点

ここで簡単に保険のことも触れておきたい。輸出入貨物に係わる保険としては、貨物海上保険があり、これは輸出、輸入、三国間貿易を対象としたもので、航空貨物に関するものも含まれる。貨物海上保険は、輸送中の貨物に発生する様々なリスクをカバーし、貨物への損害が生じた場合は、付保の条件により、通常 CIF 価格に 10%の予想利益を加えた保険金額を上限として保険金の支払いを受けることができる。

付保に際しては、当該貨物が輸送中に遭遇するリスクに対して必要にして十分な保険条件を選択することになり、慎重に考え過ぎると保険料が高くなり採算が合わなくなることもありうる。一方、楽観的に考え過ぎると損害発生の原因によっては損害が填補されないケースも出てくる。また、自己のために保険をかけるのか、販売相手のために保険をかけるのか、売買条件によって異なってくるので、契約時に相手方と保険条件について充分に詰めておくことが必要となる。

保険の条件を示す貨物海上保険証券には伝統的な SG フォーム (SHIP & GOODS FORM POLICY の略称) と呼ばれる保険証券と MAR フォーム (MARINE FORM POLICY の略称) として、新しく制定された保険証券の 2 つの様式が併用されている。SG フォームにおいてはオール・リスク担保 (A.R.)、分損担保 (W.A.)、分損不担保 (F.P.A.) のいずれかに戦争・ストライキ危険担保を加える形で付保している。

保険でカバーされる期間は、原則として「A 地点から B 地点まで」というように輸送区間 (責任の始終) によって定まる。通常の契約では、貨物が証券記載の仕出し地の倉庫や保管場所から輸送のために搬出された時に始まり、通常の輸送過程にある間継続し、証券記載の仕向け地の倉庫、その他の保管場所に搬入された時に終了する。但し、次のような場合には輸送の途中であっても保険は終了する。

- ① 通常の輸送過程以外の保管または、貨物の仕分けのための保管が行われた場合。
- ② 本船から荷卸を完了した日から起算して 60 日 (航空機は 30 日) を経過した場合。
- ③ 戦争危険に関しては海上 (航空) 輸送中のみが保険期間となり、貨物が本船 (航空機) に積み込まれた時から荷卸された時までとなる。

2. 船積までのリスクをカバーする保険

取引条件が CIF の場合、売主は本船積込みまでは自己のために、本船積込み以降は買主のために一貫して貨物海上保険を手配するが、一方、輸出契約の取引条件が FOB や CFR の場合、売主としては本船積込みまでのリスクをカバーするものとして、輸出 FOB 保険が必要となる。従って、輸出 FOB 保険の対象となる貿易条件は FOB 条件あるいは CFR 条件の契約となる。

一般的に、輸出 FOB 保険は、日本の各港から輸出される貨物について、国内各地の各工場、倉庫または港頭倉庫搬出から本船積込みまでの輸送中および保管中の危険を併せてカバーする保険である。

保険条件と補償の範囲は、「オール・リスク担保」または「特定危険担保」によって異なり、前者はすべての偶然の事故によって生じた損害を補償するもので、後者は火災・爆発、もしくは輸送用具の衝突・転覆・脱線・墜落・不時着・沈没・座礁・座洲によって生じた損害または共同海損犠牲損害を補償するものとなる。

保険金額は通常、インボイス金額 (Invoice Value) の 110% を保険金額とし、保険料率は貨物の種類・性質・梱包・輸送方法・輸送期間・保険条件・引受方式等のリスク実態により保険会社が決める。

3. 保険で填補できない危険と対処

貨物海上保険で填補されない危険には以下のものがあるので、参考にしていただきたい。
 (【表3 - 14】)

【表3 - 14】 貨物海上保険で填補されない危険

➤ 被保険者の故意による損害	被保険者が故意に貨物を害する。
➤ 貨物固有の瑕疵、性質による損害	貨物そのものの瑕疵、本来の性質によって運送中に劣化したり、変質したりする損害。しかし、この危険がある貨物でも保険会社は高い保険料率や損害の一定率を填補しないという免責範囲を設定して引受けを行うケースが多い。
➤ 梱包の不完全による損害	貨物の輸出梱包が不十分なために荷扱い中、あるいはコンテナの中で転倒し内品に破損が生じるような場合。従って、内品を守る十分な梱包が求められる。
➤ 通常の見減りによる損害	液体貨物等では、気化等で量が減ることがある。一方、この場合でも、一定率の免責条件での保険の引受けは可能。
➤ 遅延による損害	積載船の遅延により損害が生じる場合。現在、海上運送の航海日数は大幅に短縮され安全性も増しているが、遅延損害は填補されない。
➤ 放射能汚染、化学兵器、生化学兵器及び電磁兵器による損害	核燃料・核廃棄物、原子力設備、核兵器、放射能物資の持つ有害物質、化学兵器、生物兵器、生化学及び電磁兵器等に起因する損害は填補されない。貨物海上保険で填補される危険とは偶然に、急激に、外来（の要素）から生じたものに限られる。このような損害への対処としては、具体的に規格、梱包、数量、品質、船積時期等について、それら危険が現実のものとなった場合の補償の条項を入れるべきとなる。

出所：JETRO「日本の制度・統計－制度・規格・手続き情報」

(http://www.jetro.go.jp/jpn/regulations/export_02/04A-000A46)