

## 第3章 日本とEU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、実際には第2章で述べたような物流業者が行う。

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. 輸入手段・港湾の検討
- II. 船積手続
- III. 国際輸送運賃の仕組み

#### I. 輸入手段・港湾の検討

ここでは、日本全国の港湾・空港からEU向けの海運・航空サービスの情報を提供している。これらの情報によって、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。また、日本には、たくさんの空港や港湾がある。もし、近隣の港湾・空港からのサービスが利用できれば、日本国内の輸送費の削減がはかれる。

#### II. 船積手続

ここでは、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船舶や航空機に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手続）も述べている。

#### III. 国際輸送運賃の仕組み

国際物流コストの把握のため、米国までの国際海上・航空運賃の計算方法を取り上げている。

## I. 輸出入手段・港湾の検討

### 1. 輸出港の検討

#### (1) 港湾

実際に外国と貿易をしようとする際に、輸送手段の選択は大切である。日本は島国であるため、輸出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時間が短くなり早く着く一方で、運賃が高くなる。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）、中部（名古屋周辺）、近畿（大阪・神戸）、関門（門司・博多）が中枢港湾とされ、特に京浜、中部、近畿に集中している。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、EU向けサービスはあっても週に1~2便程度の寄航しかない。しかし、もしスケジュールがあえば、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、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（地方の輸出者の場合、日本から外国に運ぶ運賃より、日本の国内運賃が割高であると感じる場合が多く、コスト削減を考えると、もっとも近い港から輸出することが有効である場合が多い）。

## 2. 輸入港の決定

日本からEUへの船のサービスは、海に面している国であればキプロスを除いてすべてある（【表3-1】）。エストニア、エリトリア、リトアニア、クロアチア、ラトビアといった日本との貿易量の少ない国でも京浜（東京、横浜）、中部（名古屋、四日市、清水）、近畿（大阪、神戸）、関門（門司、博多、北九州）から週1～3便程度の定期スケジュールがあり、最短35日程度で結ばれている。

【表3-1】日本からの海上航路のあるEU諸国

| 日本からの航路 | 国   |
|---------|---|
| あり      | エストニア、イギリス、イタリア、スペイン、フランス、ドイツ、ベルギー（ルクセンブルグ）、ポーランド、ギリシャ、エリトリア、マルタ、デンマーク、フィンランド、アイルランド、リトアニア、ラトビア、ポルトガル、スウェーデン、スロベニア、クロアチア、 |
| なし      | チェコ、スロバキア、ハンガリー、オーストリア（以上、内陸国）<br>キプロス  |

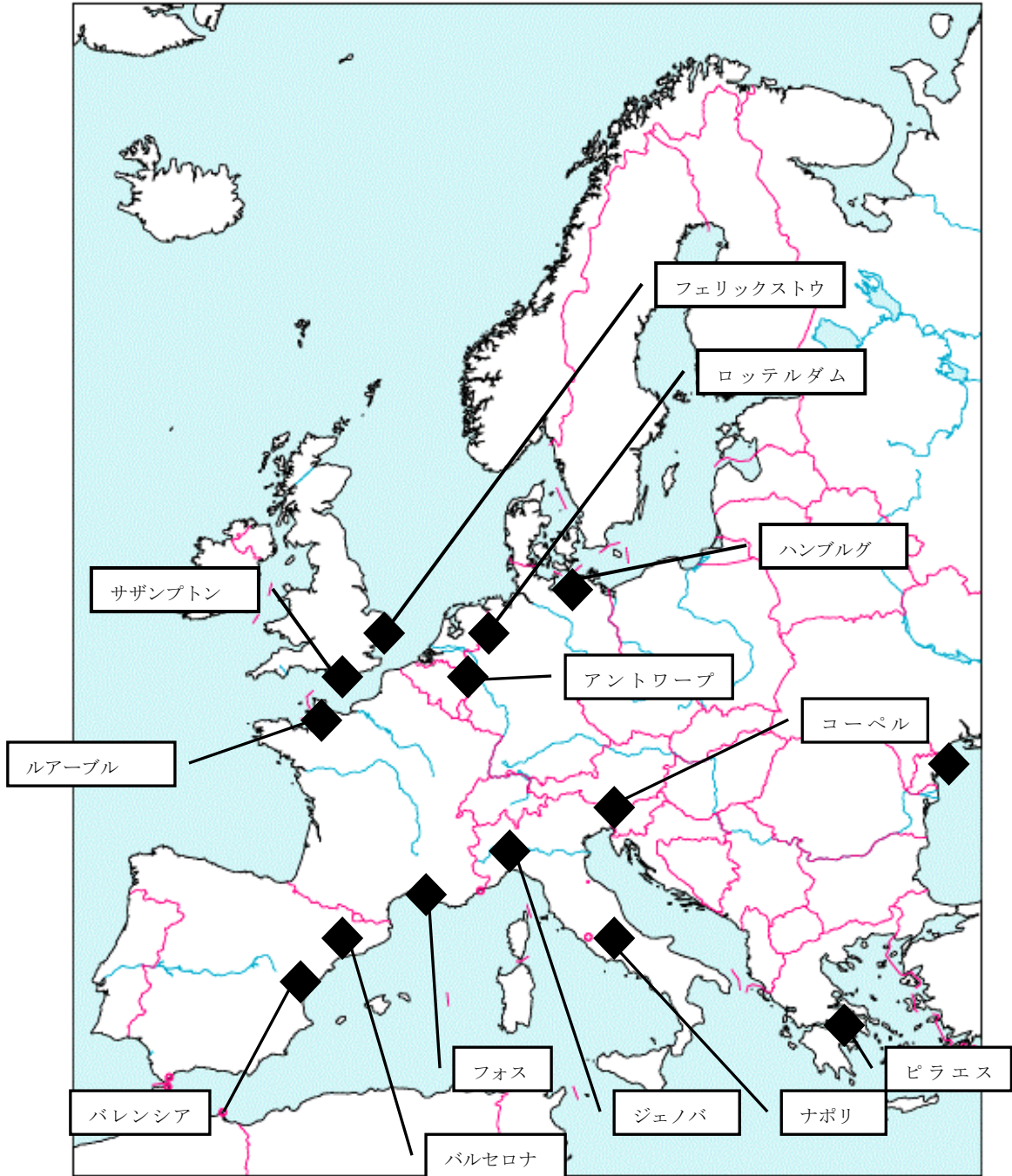
出所：『国際輸送ハンドブック 2007年版』より作成。

内陸国である中東欧諸国へのメインルートは、ハンブルグあるいはロッテルダムといった欧州の主要港からの陸送が主なものである。しかし、近年、中東欧諸国の南部に位置するハンガリー等では地中海（イタリアやスロベニア）からのルートも開発され始めている。ただし、食料品で見る限り、物量が大きなドイツやオランダを経由するパターンが多いのが現実である。

マーケットが大きな国（イギリス、フランス、ドイツ等）の港湾や、背後にマーケットがあるアクセスのよい国（オランダ、ドイツ（自国も大きいが中東欧も背後に控える））は、航路や寄航数もそれぞれ充実している（EUのメインポートはP.47【図3-1】）。

現在、日本は地方に数多くの港湾が設置されているが、欧州航路の場合は距離も長く、大型の船舶を就航させるため、大量の貨物量を確保する必要があり、運営が難しい。そのため、寄航する港湾はある程度のボリュームが確保できる港湾に絞り込まれている。したがって、欧州の航路は地方港の寄航は少なく、中枢港湾に限定する傾向が強い。このため、地方の輸出者は地元の直近港湾を使うことが難しく、大都市港湾への陸送費用をコストとしてみなければならない。

【図3-1】EUの主要港



出所：『国際輸送ハンドブック 2007年版』より作成。

ここでは、EUの中でもマーケット規模が大きい5カ国につき、その船便の状況を見ることにする。

(1) 英国

日本からの航路があるのは 6 港である。冷凍サービスがあり便数が多いのは、フェリックスストウとサザンプトンのロンドン近郊の 2 港である。両港とも関東、中部からはほぼ毎日、近畿からは神戸・大阪とも週 4 便ある。しかし、関門からの頻度は半分程度にとどまる。地方港は那覇～フェリックスストウがあるものの、その他の地方港は航路がない。

フェリックスストウへの最短サービスは京浜で東京の 24 日、中部で名古屋の 25 日、近畿で神戸の 27 日、関門で門司の 27 日となっている。京浜、中部、近畿ではサザンプトンの方が最短サービスの所要時間が短く、京浜で東京の 22 日、中部で清水の 22 日、近畿で神戸の 25 日である。関門はサザンプトンの方が最短日数が長く、31 日が最短である。

【表 3-2】英国向け航路

| 現地着港      | 日本発港 | 船便数<br>(便/週) | 輸送日数(日) |    |    | 冷凍輸送<br>可否 |
|-----------|------|--------------|---------|----|----|------------|
|           |      |              | 最短      | 最長 | 平均 |            |
| フェリックスストウ | 東京   | 6            | 25      | 37 | 35 | ○          |
|           | 横浜   | 6            | 24      | 36 | 35 | ○          |
|           | 清水   | 1            | 28      | 28 | 28 | ○          |
|           | 名古屋  | 6            | 25      | 42 | 31 | ○          |
|           | 大阪   | 4            | 32      | 35 | 34 | ○          |
|           | 神戸   | 4            | 27      | 34 | 30 | ○          |
|           | 門司   | 2            | 27      | 37 | 32 | ○          |
|           | 博多   | 3            | 33      | 36 | 36 | ○          |
|           | 那覇   | 1            | 25      | 25 | 25 | ○          |
| リバプール     | 東京   | 2            | 31      | 36 | 34 | ○          |
|           | 横浜   | 2            | 38      | 40 | 39 | ○          |
|           | 名古屋  | 1            | 48      | 48 | 48 |            |
|           | 大阪   | 2            | 34      | 47 | 41 | ○          |
|           | 神戸   | 1            | 37      | 37 | 37 | ○          |
|           | 博多   | 1            | 39      | 39 | 39 |            |
| サザンプトン    | 東京   | 5            | 22      | 41 | 31 | ○          |
|           | 横浜   | 5            | 25      | 42 | 31 | ○          |
|           | 清水   | 2            | 21      | 30 | 26 | ○          |
|           | 名古屋  | 6            | 24      | 40 | 30 | ○          |
|           | 神戸   | 5            | 25      | 34 | 31 | ○          |
|           | 大阪   | 2            | 31      | 34 | 33 | ○          |
|           | 門司   | 1            | 31      | 31 | 31 | ○          |
|           | 博多   | 1            | 31      | 31 | 31 | ○          |
| ティースポート   | 東京   | 1            | 39      | 39 | 39 |            |
|           | 横浜   | 1            | 40      | 40 | 40 |            |
|           | 名古屋  | 1            | 48      | 48 | 48 |            |
|           | 大阪   | 1            | 47      | 47 | 47 |            |
|           | 博多   | 1            | 41      | 41 | 41 |            |
| テムズポート    | 東京   | 1            | 32      | 32 | 32 | ○          |
|           | 横浜   | 2            | 34      | 38 | 36 | ○          |
|           | 清水   | 1            | 36      | 36 | 36 | ○          |
|           | 名古屋  | 2            | 32      | 37 | 35 | ○          |
|           | 四日市  | 1            | 32      | 32 | 32 | ○          |
|           | 大阪   | 1            | 30      | 30 | 30 | ○          |
|           | 神戸   | 2            | 33      | 36 | 35 | ○          |
|           | 門司   | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |
|           | 博多   | 2            | 32      | 35 | 34 | ○          |
|           | 岩国   | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |
| チルプリー     | 東京   | 1            | 37      | 37 | 37 |            |
|           | 横浜   | 1            | 40      | 40 | 40 |            |
|           | 名古屋  | 1            | 48      | 48 | 48 |            |
|           | 大阪   | 1            | 47      | 47 | 47 |            |
|           | 博多   | 1            | 41      | 41 | 41 |            |

出所：『国際輸送ハンドブック 2007 年版』より作成。

## (2) フランス

フランスは太平洋側のフォスと、大西洋側のルアーブル（パリの直近の港）の2つが主要な港となる。フォスは京浜、中部（名古屋）、近畿（神戸）から週10便を超える航路がある。関門からは4～6便とほぼ毎日航路がある。最短サービスは京浜で東京の25日、中部で清水の24日、近畿で神戸の28日、関門で博多の28日となっている。地方港では苫小牧、川崎、御前崎、岩国、那覇にも航路がある。

ルアーブルは、フォスより寄航頻度が劣るが、京浜、中部、近畿からほぼ毎日航路がある。関門からも博多から週5便とほぼ毎日航路がある。最短サービスは京浜で東京の27日、中部で清水の27日、近畿で大阪の25日、関門で門司の32日となっている。ただし、地方港からの航路は、岩国、那覇程度しかなく、メインポートを利用せざるをえない。

【表3-3】フランス向け航路

| 現地着港  | 日本発港 | 船便数<br>(便/週) | 輸送日数(日) |    |    | 冷凍輸送<br>可否 |
|-------|------|--------------|---------|----|----|------------|
|       |      |              | 最短      | 最長 | 平均 |            |
| フォス   | 東京   | 15           | 25      | 41 | 31 | ○          |
|       | 横浜   | 14           | 29      | 42 | 33 | ○          |
|       | 清水   | 3            | 24      | 34 | 32 | ○          |
|       | 名古屋  | 14           | 29      | 40 | 32 | ○          |
|       | 四日市  | 2            | 33      | 33 | 33 |            |
|       | 大阪   | 8            | 29      | 37 | 34 | ○          |
|       | 神戸   | 11           | 28      | 40 | 32 | ○          |
|       | 門司   | 4            | 32      | 38 | 35 | ○          |
|       | 博多   | 6            | 28      | 38 | 33 | ○          |
|       | 苫小牧  | 1            | 39      | 39 | 39 | ○          |
|       | 川崎   | 1            | 31      | 31 | 31 |            |
|       | 御前崎  | 1            | 30      | 30 | 30 |            |
|       | 岩国   | 1            | 38      | 38 | 38 | ○          |
|       | 響灘   | 1            | 27      | 27 | 27 | ○          |
| 那覇    | 1    | 30           | 30      | 30 | ○  |            |
| ルアーブル | 東京   | 9            | 27      | 36 | 32 | ○          |
|       | 横浜   | 6            | 29      | 35 | 33 | ○          |
|       | 清水   | 3            | 27      | 32 | 31 | ○          |
|       | 名古屋  | 8            | 30      | 34 | 32 | ○          |
|       | 四日市  | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |
|       | 大阪   | 6            | 25      | 34 | 33 | ○          |
|       | 神戸   | 6            | 29      | 33 | 32 | ○          |
|       | 博多   | 5            | 33      | 35 | 34 | ○          |
|       | 門司   | 3            | 32      | 36 | 34 | ○          |
|       | 岩国   | 1            | 34      | 34 | 34 | ○          |
| 那覇    | 1    | 30           | 30      | 30 | ○  |            |
| レバドン  | 東京   | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
|       | 横浜   | 1            | 43      | 43 | 43 |            |
|       | 名古屋  | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
|       | 大阪   | 1            | 43      | 43 | 43 |            |
|       | 博多   | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
| モントレー | 東京   | 1            | 45      | 45 | 45 |            |
|       | 横浜   | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
|       | 名古屋  | 1            | 45      | 45 | 45 |            |
|       | 大阪   | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
|       | 博多   | 1            | 44      | 44 | 44 |            |
| ローエン  | 東京   | 1            | 40      | 40 | 40 |            |
|       | 横浜   | 1            | 39      | 39 | 39 |            |
|       | 名古屋  | 1            | 40      | 40 | 40 |            |
|       | 大阪   | 1            | 39      | 39 | 39 |            |
|       | 博多   | 1            | 40      | 40 | 40 |            |
| サレノ   | 横浜   | 2            | 31      | 33 | 32 | ○          |
|       | 清水   | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |
|       | 名古屋  | 2            | 32      | 34 | 33 | ○          |
|       | 神戸   | 1            | 34      | 34 | 34 | ○          |
|       | 門司   | 1            | 34      | 34 | 34 | ○          |
|       | 博多   | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |
|       | 那覇   | 1            | 32      | 32 | 32 | ○          |

出所：『国際輸送ハンドブック 2007年版』より作成。

### (3) ドイツ

ドイツの主要港はハンブルグとブレーメンの 2 つである。特に、ハンブルグへの寄航が多く、ドイツのメインポートとなる。ブレーメンは、寄航頻度ではハンブルグの半分程度である。

ハンブルグ港の場合、最短サービスは京浜で東京の 25 日、中部で清水の 25 日、近畿で神戸の 28 日、関門で門司の 31 日となっている。地方港では苫小牧、八戸、仙台、千葉、川崎、岩国、新潟、那覇にも航路があるが、那覇以外の所要日数は 30 日台後半から 40 日を超す。

【表 3-4】ドイツ向け航路

| 現地着港  | 日本発港  | 船便数<br>(便/週) | 輸送日数(日) |    |    | 冷凍輸送<br>可否 |
|-------|-------|--------------|---------|----|----|------------|
|       |       |              | 最短      | 最長 | 平均 |            |
| ブレーメン | 東京    | 3            | 29      | 37 | 33 | ○          |
|       | 横浜    | 3            | 28      | 37 | 31 | ○          |
|       | 清水    | 1            | 31      | 31 | 31 | ○          |
|       | 名古屋   | 4            | 29      | 44 | 31 | ○          |
|       | 大阪    | 2            | 31      | 43 | 37 | ○          |
|       | 神戸    | 2            | 31      | 33 | 32 | ○          |
|       | 門司    | 1            | 29      | 29 | 29 | ○          |
|       | 博多    | 1            | 37      | 37 | 37 | ○          |
|       | 那覇    | 1            | 27      | 27 | 27 | ○          |
|       | ハンブルグ | 東京           | 10      | 25 | 38 | 31         |
| 横浜    |       | 10           | 30      | 40 | 36 | ○          |
| 清水    |       | 5            | 25      | 38 | 36 | ○          |
| 名古屋   |       | 12           | 27      | 42 | 33 | ○          |
| 四日市   |       | 2            | 30      | 36 | 33 | ○          |
| 大阪    |       | 6            | 29      | 41 | 35 | ○          |
| 神戸    |       | 10           | 28      | 40 | 32 | ○          |
| 博多    |       | 6            | 29      | 39 | 36 | ○          |
| 門司    |       | 3            | 31      | 38 | 35 | ○          |
| 苫小牧   |       | 1            | 42      | 42 | 42 | ○          |
| 八戸    |       | 1            | 41      | 41 | 41 | ○          |
| 仙台    |       | 1            | 40      | 40 | 40 | ○          |
| 千葉    |       | 1            | 42      | 42 | 42 | ○          |
| 川崎    |       | 1            | 38      | 38 | 38 | ○          |
| 岩国    |       | 1            | 31      | 31 | 31 | ○          |
| 新潟    |       | 1            | 42      | 42 | 42 | ○          |
| 那覇    |       | 1            | 33      | 33 | 33 | ○          |

出所：『国際輸送ハンドブック 2007 年版』より作成。

#### (4) イタリア

イタリアは半島国であるので、半島を取り囲むように港があり、北部のフランス側（ジェノバ、ラスペジア）、半島中部（ナポリ）、半島の先端（タラント）、スロバキア方面（トリエステ）といった港に日本からの寄港がある。

この中で、もっとも寄航が多いのは、北部のジェノバである。ジェノバは北部の大都市であるミラノへのゲートウェーとして位置づけられる。京浜、中部、阪神からは週に10便以上の便数があり、ほぼ1日2便程度ある。関門についてもほぼ週5便程度がある。最短サービスは京浜で東京の23日、中部で清水の22日、近畿で神戸の24日、関門で門司の28日となっている。地方港では川崎、御前崎、岩国、那覇が寄航するが、これらの航路は週1便であり、しかも現在のところ、那覇以外は冷凍サービスがない。

次に頻度が多いのは中部地区のナポリである。最短サービスは京浜で東京の25日、中部で名古屋の25日、近畿で大阪の26日、関門で博多の31日となっている。地方港では苫小牧にしか寄航がない。



【表3-5】イタリア向け航路

| 現地着港  | 日本発港 | 船便数<br>(便/週) | 輸送日数(日) |    |      | 冷凍輸送<br>可否 |
|-------|------|--------------|---------|----|------|------------|
|       |      |              | 最短      | 最長 | 中央   |            |
| アンコナ  | 東京   | 1            | 33      | 33 | 33   |            |
|       | 横浜   | 3            | 31      | 34 | 32   | ○          |
|       | 清水   | 1            | 34      | 34 | 34   | ○          |
|       | 名古屋  | 3            | 32      | 36 | 35   | ○          |
|       | 大阪   | 1            | 35      | 35 | 35   |            |
|       | 神戸   | 1            | 34      | 34 | 34   | ○          |
|       | 門司   | 1            | 34      | 34 | 34   | ○          |
|       | 博多   | 2            | 33      | 36 | 34.5 | ○          |
|       | 那覇   | 1            | 33      | 33 | 33   | ○          |
|       | 東京   | 14           | 23      | 37 | 32.5 | ○          |
| ジェノバ  | 横浜   | 13           | 25      | 36 | 33   | ○          |
|       | 清水   | 3            | 22      | 32 | 28   | ○          |
|       | 名古屋  | 13           | 25      | 35 | 29   | ○          |
|       | 四日市  | 2            | 31      | 35 | 33   | ○          |
|       | 大阪   | 13           | 27      | 35 | 33   | ○          |
|       | 神戸   | 11           | 24      | 38 | 30   | ○          |
|       | 苫小牧  | 1            | 37      | 37 | 37   | ○          |
|       | 門司   | 4            | 28      | 37 | 33   | ○          |
|       | 博多   | 6            | 29      | 36 | 32.5 | ○          |
|       | 川崎   | 1            | 35      | 35 | 35   |            |
|       | 御前崎  | 1            | 32      | 32 | 32   |            |
|       | 岩国   | 1            | 36      | 36 | 36   |            |
|       | 豊後   | 1            | 30      | 30 | 30   |            |
|       | 那覇   | 1            | 24      | 24 | 24   | ○          |
| ラスベジア | 東京   | 3            | 30      | 33 | 32   | ○          |
|       | 横浜   | 2            | 32      | 36 | 34   |            |
|       | 名古屋  | 3            | 31      | 36 | 35   | ○          |
|       | 大阪   | 2            | 30      | 35 | 32.5 | ○          |
|       | 神戸   | 2            | 32      | 35 | 33.5 | ○          |
| リジョン  | 博多   | 2            | 33      | 36 | 34.5 |            |
|       | 東京   | 6            | 27      | 47 | 43   | ○          |
|       | 横浜   | 6            | 32      | 43 | 39   | ○          |
|       | 名古屋  | 6            | 28      | 41 | 36   | ○          |
|       | 大阪   | 4            | 32      | 42 | 38.5 | ○          |
| ミラノ   | 神戸   | 5            | 29      | 41 | 37   | ○          |
|       | 東京   | 1            | 39      | 39 | 39   | ○          |
|       | 横浜   | 1            | 40      | 40 | 40   | ○          |
|       | 名古屋  | 1            | 41      | 41 | 41   | ○          |
|       | 大阪   | 1            | 47      | 47 | 47   | ○          |
|       | 神戸   | 1            | 42      | 42 | 42   | ○          |
| ナポリ   | 門司   | 1            | 40      | 40 | 40   | ○          |
|       | 博多   | 1            | 39      | 39 | 39   | ○          |
|       | 東京   | 9            | 25      | 37 | 31   | ○          |
|       | 横浜   | 7            | 25      | 36 | 33   | ○          |
|       | 名古屋  | 6            | 25      | 36 | 31   | ○          |
|       | 大阪   | 7            | 26      | 37 | 32   | ○          |
|       | 神戸   | 4            | 30      | 37 | 32.5 | ○          |
|       | 門司   | 2            | 27      | 36 | 31.5 | ○          |
|       | 博多   | 3            | 28      | 34 | 34   | ○          |
| パレルモ  | 苫小牧  | 1            | 34      | 34 | 34   | ○          |
|       | 東京   | 2            | 38      | 38 | 38   |            |
|       | 横浜   | 2            | 37      | 38 | 37.5 |            |
|       | 名古屋  | 2            | 37      | 41 | 39   |            |
|       | 大阪   | 2            | 38      | 40 | 39   |            |
|       | 神戸   | 1            | 38      | 38 | 38   |            |
| ポツァーロ | 博多   | 1            | 41      | 41 | 41   |            |
|       | 東京   | 1            | 49      | 49 | 49   |            |
|       | 横浜   | 1            | 48      | 48 | 48   |            |
|       | 名古屋  | 1            | 42      | 42 | 42   |            |
|       | 大阪   | 1            | 41      | 41 | 41   |            |
| ラベナ   | 博多   | 1            | 42      | 42 | 42   |            |
|       | 東京   | 1            | 32      | 32 | 32   |            |
|       | 横浜   | 1            | 31      | 31 | 31   |            |
|       | 名古屋  | 1            | 35      | 35 | 35   |            |
|       | 大阪   | 1            | 34      | 34 | 34   |            |
| タラント  | 博多   | 1            | 35      | 35 | 35   |            |
|       | 東京   | 2            | 30      | 37 | 33.5 |            |
|       | 横浜   | 2            | 30      | 37 | 33.5 |            |
|       | 清水   | 1            | 29      | 29 | 29   |            |
|       | 名古屋  | 2            | 29      | 36 | 32.5 |            |
|       | 四日市  | 2            | 29      | 32 | 30.5 |            |
|       | 大阪   | 2            | 30      | 37 | 33.5 |            |
|       | 神戸   | 1            | 37      | 37 | 37   |            |
|       | 門司   | 1            | 33      | 33 | 33   |            |
|       | 博多   | 1            | 32      | 32 | 32   |            |
| ベニス   | 岩国   | 1            | 33      | 33 | 33   |            |
|       | 清水   | 1            | 32      | 32 | 32   | ○          |
|       | 門司   | 2            | 32      | 41 | 36.5 | ○          |
|       | 那覇   | 1            | 30      | 30 | 30   | ○          |

出所：『国際輸送ハンドブック 2007年版』より作成。

## (5) オランダ

オランダは、自国こそ人口 1,600 万人と東京都と同じ程度の人口しかいない小国ではあるが、古くから欧州の玄関口としての役割を担ってきた。したがって、オランダで消費する貨物は少なくとも、欧州マーケットのゲートウェーとして、多くの貨物がオランダを経由している。

オランダは、西欧の中でもっとも購買力が高い地域の中心に位置するため、地勢上の優位点を生かして欧州全体に商品を配送するセンター機能を担っている。

このため、多くのアジア～欧州航路（フランス、ドイツ、オランダ、英国への航路）がまず一番先に寄航する港湾をオランダに設定しているし、大型の船も就航している。

頻度としては、京浜、中部（名古屋）は週 10 便を超える航路がある。近畿は若干頻度が劣るが神戸から週 9 便ある。

最短サービスは京浜で東京の 23 日、中部で名古屋の 25 日、近畿で大阪・神戸とも 26 日、関門で博多の 26 日となっている。地方港については、苫小牧、八戸、仙台、千葉、川崎、岩国、新潟、那覇があるが、那覇は最速サービスで 27 日、岩国で 29 日であるものの、その他の港湾では 30 日を大きく超える状況にある。

【表 3-6】 オランダ向け航路

| 現地着港   | 日本発港 | 船便数<br>(便/週) | 輸送日数(日) |    |    | 冷凍輸送<br>可否 |
|--------|------|--------------|---------|----|----|------------|
|        |      |              | 最短      | 最長 | 平均 |            |
| ロッテルダム | 東京   | 9            | 23      | 38 | 29 | ○          |
|        | 横浜   | 10           | 26      | 39 | 35 | ○          |
|        | 清水   | 4            | 29      | 42 | 35 | ○          |
|        | 名古屋  | 11           | 25      | 38 | 28 | ○          |
|        | 四日市  | 2            | 28      | 34 | 31 | ○          |
|        | 神戸   | 9            | 26      | 38 | 29 | ○          |
|        | 大阪   | 5            | 26      | 34 | 32 | ○          |
|        | 門司   | 3            | 29      | 36 | 29 | ○          |
|        | 博多   | 6            | 26      | 38 | 34 | ○          |
|        | 苫小牧  | 1            | 40      | 40 | 40 | ○          |
|        | 八戸   | 1            | 39      | 39 | 39 | ○          |
|        | 仙台   | 1            | 38      | 38 | 38 | ○          |
|        | 千葉   | 1            | 42      | 42 | 42 | ○          |
|        | 川崎   | 1            | 36      | 36 | 36 | ○          |
|        | 岩国   | 1            | 29      | 29 | 29 | ○          |
|        | 新潟   | 1            | 42      | 42 | 42 | ○          |
|        | 那覇   | 1            | 27      | 27 | 27 | ○          |

出所：『国際輸送ハンドブック 2007 年版』より作成。

## (6) EU域内輸送

輸出が決まったら、EUのどこの港湾に着かせるかという着地ポイントを決定しなければならぬ。

EUで海に面している国には、キプロスを除けばすべて日本からのサービスがあるので、もっともコストが安くなる方法は輸入国あるいはその直近の港に着けることで、運賃が割高となる陸上輸送費用をセーブすることが第一原則となる。

しかし、一方、EUは「単一市場」であるので、A国の港湾に着け、陸路で国境を越えB国につけるという方法も可能である。

EUは単一市場のため関税は、国の収入で無くEUの収入となり、どの国でも同じ関税率が適用される。そのため、

- ・ A国で関税を払っても、B国で関税を払っても関税額には差がない。
- ・ A国で関税を払い輸入通関を行えば、EUの内国貨物とみなされA~Bへ移動の際に、複数の国境を超えるとしても、国境を超える場合に関税は徴収されない。
- ・ 特に動植物検疫を受ける品目でも、検疫許可を受けた貨物はEU内のどこへでも移動できる。
- ・ EUの新加盟国は内陸国が多いが、このように他国の港湾を通しての陸路輸送が可能である。

というように、域内の移動がきわめて容易である。

以上のような事情から、日本からの食料品は、ドイツまたはオランダを経由し、中東欧、イタリア、ギリシャといった諸国に流れているパターンが多い。

これは、

- ・ 日本からEUへの航路はオランダ、ドイツの航路が大型・最新船舶を利用し、所要日数時間や定時性、船腹の安定供給等の利点がある。
- ・ 欧州を対象とする商社が、物流面の特性も考え、欧州全体をにらんだオランダ、ドイツに在庫機能をもっている。
- ・ 南欧や中東欧は輸出量が少ないので、その国単独の出荷ではコスト高になってしまうので、ドイツやオランダ向けに一括して出荷し、そこから配送する方法が選ばれる。
- ・ ドイツ、オランダの物流業者は、このような欧州背後圏への配送ビジネスを長年にわたり行っているためノウハウが豊富である。
- ・ 道路・鉄道インフラといった輸送ハード面が充実している。

といった理由があるためである。

したがって、特に南欧や中東欧へのビジネスの場合、対象国以外の港湾を経由することに不安を感じる心配はない。欧州は、内陸の鉄道、道路ネットワークが発達しているので、そのなかではオランダやドイツといった国が欧州の玄関口として果たしてきた歴史・ノウハウもある。

【表 3 - 7】 内陸輸送の所要日数

| 地域 | 行き先          | 発地       |         | 輸送手段 |
|----|--------------|----------|---------|------|
|    |              | ロッテルダムから | ハンブルグから |      |
| 西欧 | フランス(パリ)     | 1日       | 2日      | 自動車  |
|    | イタリア(ミラノ)    | 3日       | 3日      |      |
|    | スペイン(マドリッド)  | 3日       | 4日      |      |
| 東欧 | ポーランド(ワルシャワ) | 4日       | 3日      | 鉄道   |
|    |              | 3日       | 2日      | 自動車  |
|    | ハンガリー(ブダペスト) | 4日       | 4日      | 鉄道   |
|    |              | 3日       | 3日      | 自動車  |
|    | オーストリア(ウィーン) | 4日       | 3日      | 鉄道   |
|    |              | 2日       | 2日      | 自動車  |

出所：日系運輸業者ヒアリング

### 3. 航空輸送

日本からの航空便は、成田、関西、中部空港からEU25カ国のうちエストニアを除いて、マルタ、キプロスといった地中海の島国まで含め、24カ国に定期輸送が可能である（2006年10月時点）。中でも、ドイツ、フランス、英国、イタリア、スペイン等では10を超える空港に、日本から貨物を送ることができ、地方にまで発送が可能である。また、その他の国でも、複数の空港が利用できるケースが多い。

【表3-8】日本から定期航路航空輸送ができる空港

| 国       | 空港        | 国      | 空港      | 国        | 空港     |
|---------|-----------|--------|---------|----------|--------|
| オランダ    | アムステルダム   | オーストリア | グラーツ    | 英国       | ベルファスト |
|         | ロッテルダム    |        | インスブルック |          | パーミンガム |
| ルクセンブルグ | クラークンフルト  |        | プリストル   |          |        |
| ベルギー    | アントワープ    |        | リンツ     |          | カーディフ  |
|         | ブリッセル     |        | ザルツブルグ  |          | エジンバラ  |
| デンマーク   | コペンハーゲン   | ウィーン   | グラスゴー   |          |        |
| スウェーデン  | ゴーセンブルグ   | フランス   | アヌシー    |          | マン島    |
|         | イェンシェーピング |        | ポルドー    |          | リーズ    |
|         | マルメー      |        | グルノーブル  |          | リバプール  |
|         | ノルシェーピング  |        | リール     |          | ロンドン   |
| フィンランド  | ストックホルム   |        | リヨン     | マンチェスター  |        |
|         | ヘルシンキ     |        | マルセイユ   | ニューキャッスル |        |
|         | マリエハムン    |        | ミュルーズ   | ティーズサイド  |        |
| ドイツ     | タンペレ      |        | ニース     | アイルランド   | ダブリン   |
|         | ベルリン      |        | パリ      |          | シャノン   |
|         | ブレーメン     |        | ストラスブルグ | イタリア     | ボローニャ  |
|         | ケルン       | トゥールス  | カタニア    |          |        |
|         | デュッセルドルフ  | バルセロナ  | フローレンス  |          |        |
|         | フランクフルト   | カナリヤ島  | ジェノア    |          |        |
|         | ハンブルグ     | ラパルナス  | ミラノ     |          |        |
|         | ハノーバー     | マドリッド  | ナポリ     |          |        |
|         | ライプチヒ     | マラガ    | パレルモ    |          |        |
|         | ミュンヘン     | バルマ    | ローマ     |          |        |
|         | ミュンスター    | セピリア   | トリエステ   |          |        |
|         | ニュールンベルグ  | バレンシア  | トリノ     |          |        |
|         | ザールブリュッケン | リスボン   | ベニス     |          |        |
|         | シュトゥットガルト | ポルト    | ペローナ    |          |        |
| スロバキア   | ブラチスラバ    | スロベニア  | リュブリャナ  | ギリシア     | テッサロニキ |
| ハンガリー   | ブダペスト     | リトアニア  | ビリュニス   | ポーランド    | ワルシャワ  |
| マルタ     | マルタ       | ラトビア   | リガ      | チェコ      | プラハ    |
| キプロス    | ニコシア      |        |         |          |        |

出所：「日本発着貨物運賃一般規則」『OFCカーゴタリフ』（株オーエフシー）2006年10月号

## II. 船積手続

輸送手段と輸出入港が決まれば、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国際航空輸送について紹介する。多くの場合は物流業者に委託されるが、海運貨物の場合は、自身で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）には、20 フィートと 40 フィートがある（P.58【表 3-9】、【図 3-2】）。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 m<sup>3</sup>（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 本を借りることはなく、混載貨物として積合せ輸送をするのが一般的である。

また、コンテナの種類もさまざまあるが、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るため、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、航空輸送の場合は輸出者が行うケースはない。

【表 3 - 9】 コンテナサイズの目安

|       |    | 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) 内寸はあくまでも目安であり、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 m<sup>3</sup>、40フィートコンテナでは55~58 m<sup>3</sup>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。

【図 3 - 2】 I S O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 (【図3-3】)

#### ◆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行われる。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、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(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、通関を行い船積みする形である)。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商品の積替え回数を減らし鮮度・品質保持によい。②自分でバンニング作業をするために、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、受理されていること必要がある。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
- ・輸出者及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、品名や数量等の確認及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。

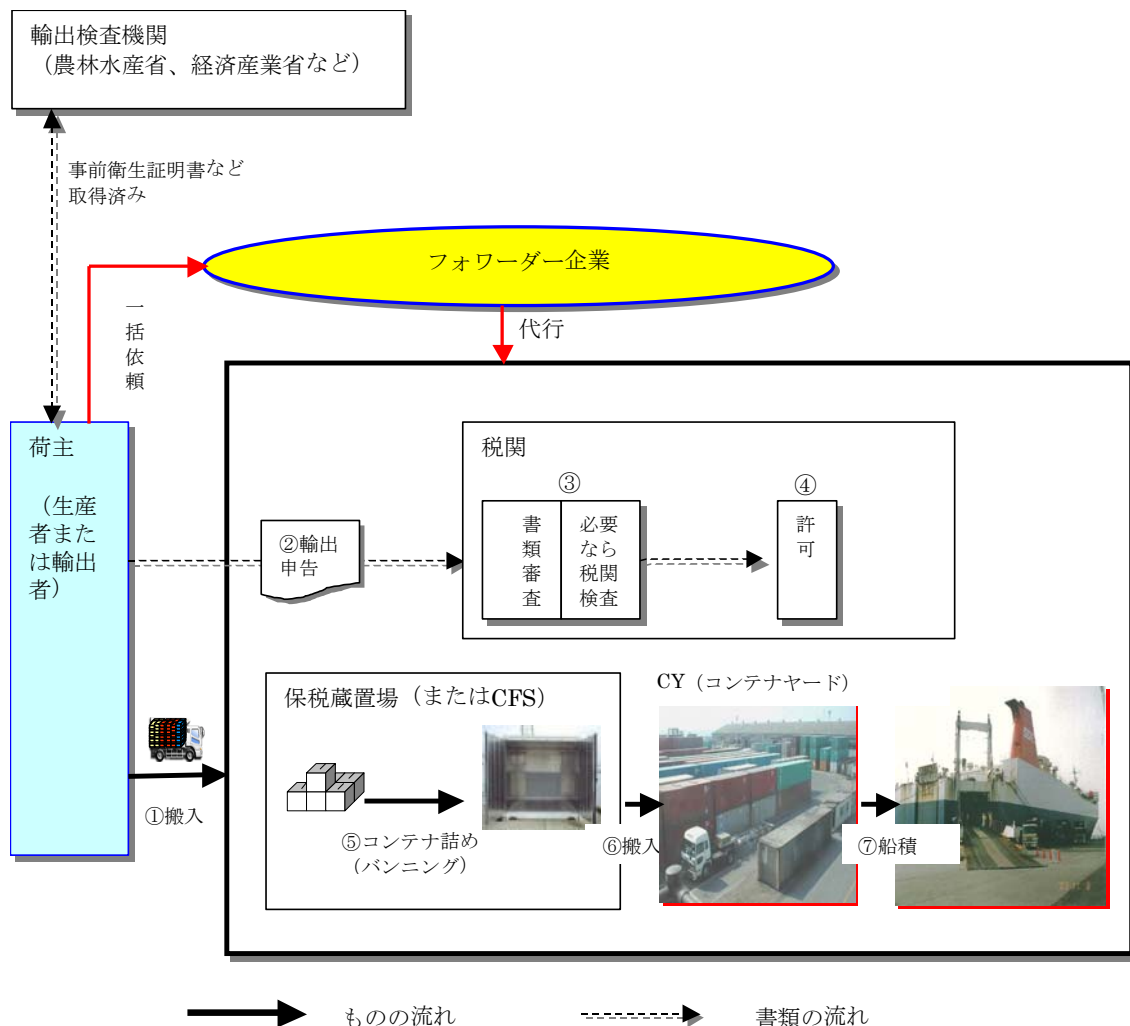
#### ◆コンテナ単位に仕立てられるほどの量が無い場合(混載扱い)

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。



【図3-3】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、この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。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、航空コンテナ詰めをして航空機搭載する。

### 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て以降、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。貨物の引取り業務から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。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、通関業者が申告するためには、輸出者からの以下の情報を提供する必要がある。

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

以上の情報を提供するにあたり、輸出者は通常、次のような書類を用意する（P.62【表 3-10】）。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）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 0】 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"> <li>・輸出入者の名称</li> <li>・積地&amp;仕向け地</li> <li>・貨物の内容や個数</li> <li>・その他</li> </ul>            |
| インボイス<br>(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"> <li>・売主・買主</li> <li>・商品名</li> <li>・数量</li> <li>・単価</li> <li>・価格</li> <li>・貿易建値</li> </ul> |
| パッキングリスト<br>(梱包明細書) | 梱包内容                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・個数</li> <li>・入り数</li> <li>・重量</li> <li>・容積</li> <li>・外装のマーク</li> </ul>               |
| 検疫合格書<br>(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3-11】）。

【表3-11】通関後に銀行に渡す必要書類（輸出者が用意する書類）

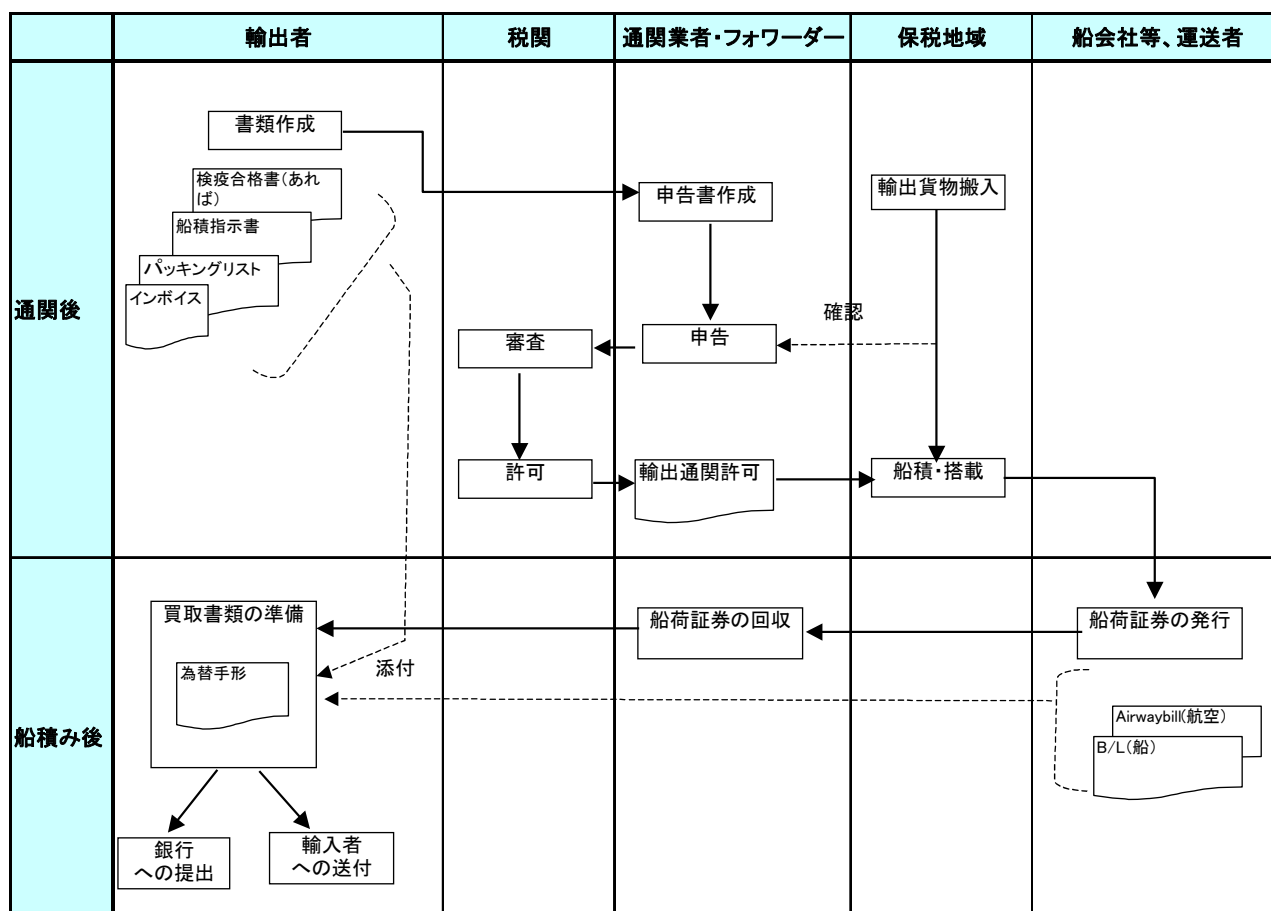
|   |
|---|
| インボイス（輸出通関時に作成済み）<br>パッキングリスト（すでに輸出通関時に作成済み）<br>船荷証券（B/L）あるいは航空運送状（Air waybill）<br>荷為替手形（銀行あるいは輸入者に振り出したもの） |
|---|

- 3) 輸入者に船積み完了を連絡する（P.64【図3-4】）

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な書類（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。海運輸送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入れることが、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



### Ⅲ. 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～ハンブルグ

- ◆ 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（平成 18 年 10 月時点）で US 1,900 ドル程度（燃料・為替サーチャージ込み）



#### ◆ 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  
であるので、コンテナ 1 本の場合、運賃=1,900 ドル見当

ただし、この 2～3 年、毎年 4～5 月に運賃の改定が行われ、200～400 ドルという大きな値上げ基調が続いている。

## ②混載貨物の場合

貨物の重量（t）あるいは容積（m<sup>3</sup>）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、重量（t）あるいは容積（m<sup>3</sup>）当たり 3,980 円が一般的である。ただし、混載の場合、冷凍サービスはなく、通常の温度管理をしない一般貨物混載輸送となる。

### 混載貨物の海上運賃算出式

**（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～ハンブルグ

- ◆ 混載の場合の海上運賃は、US 80 ドル/t あるいは m<sup>3</sup>、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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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 = 80 ドル(例) × 5 m<sup>3</sup> + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ (3,980 × 5)  
= 48,000 円 (換算率 120 円) + 19,900 円

## (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 6,000cm<sup>3</sup> を超える場合は、6,000cm<sup>3</sup> 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）～英国（ロンドン）

- ◆ 貨物は 20kgs で、容積=70×50×50（cm）=175,000cm<sup>3</sup> の場合



- ◆ 容積が 6,000cm<sup>3</sup> を超える場合は、6,000cm<sup>3</sup> 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 175,000cm<sup>3</sup> になるので、 $175,000 \div 6,000 = 29.5 \text{ kgs} > \text{実重量 } 20\text{kgs}$   
→ 29.5 kgs 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）



- ◆ ロンドンまでの公表運賃

| 重量           | 単価                |
|--------------|-------------------|
| 最小運賃：        | 15,000 円          |
| 45 キロまで      | 2,630 円/kgs       |
| 45 キロを超えるもの  | 2,100 円/kgs       |
| 100 キロを超えるもの | 1,310～1,840 円/kgs |

- ◆ 運賃=29.5 kgs×2,630 円=77,585 円となる。