

第3章 日米国際輸送関連業務

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

I. 輸出入手段・港湾の検討

ここでは、日本全国の港湾・空港から米国向けの海運・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、輸出頻度の設定などができる。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. 港湾・空港の検討

(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、米国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合い、これらの港を利用することができれば、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、日本から米国に運ぶ運賃と、日本の大都市の港湾にまで輸送するコストを比較すると、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）。

米国は内陸部が広大な国であり、港からの陸上輸送距離が長い。日本からの貨物は多くの場合、日本から近い西海岸の港に到着後、鉄道輸送で内陸地までコンテナのまま輸送される。その際、船会社や日本のフォワーダーは海上輸送プラス鉄道輸送を組み合わせることでトータルの輸送を提供するので、日本から内陸拠点までの一貫した所要時間や、料金が提示されるのが普通である。このような鉄道輸送のルートがあるのは、中西部のシカゴ、ロンバース、デトロイトといった日系の自動車メーカーが進出している地域が多い。内陸輸送は鉄道輸送で行われるのが通常であるが、自動車輸送で行うケースもある。その場合は、中西部の場合で鉄道輸送より2~3日程度早くなる可能性がある。

食品の場合は、ロスアンゼルス等の西海岸に多くの貨物が集まり、そこから全米に配送されるケースが多くなる。西海岸の港ではロスアンゼルス、ロングビーチ、オークランド、シアトル（タコマ）といったところがメインポートである。

西海岸の代表的港湾、例えばロスアンゼルスでは、京浜、中部、近畿のメインポートからは1日1便以上の頻度があり、京浜から9日、中部で9日（清水）、近畿では大阪の10日が最短サービスである。ロスアンゼルスには仙台港から週1便であるものの、所要日数8日間のサービスがある。その他の西海岸の港でも日本からは最短サービスは10日程

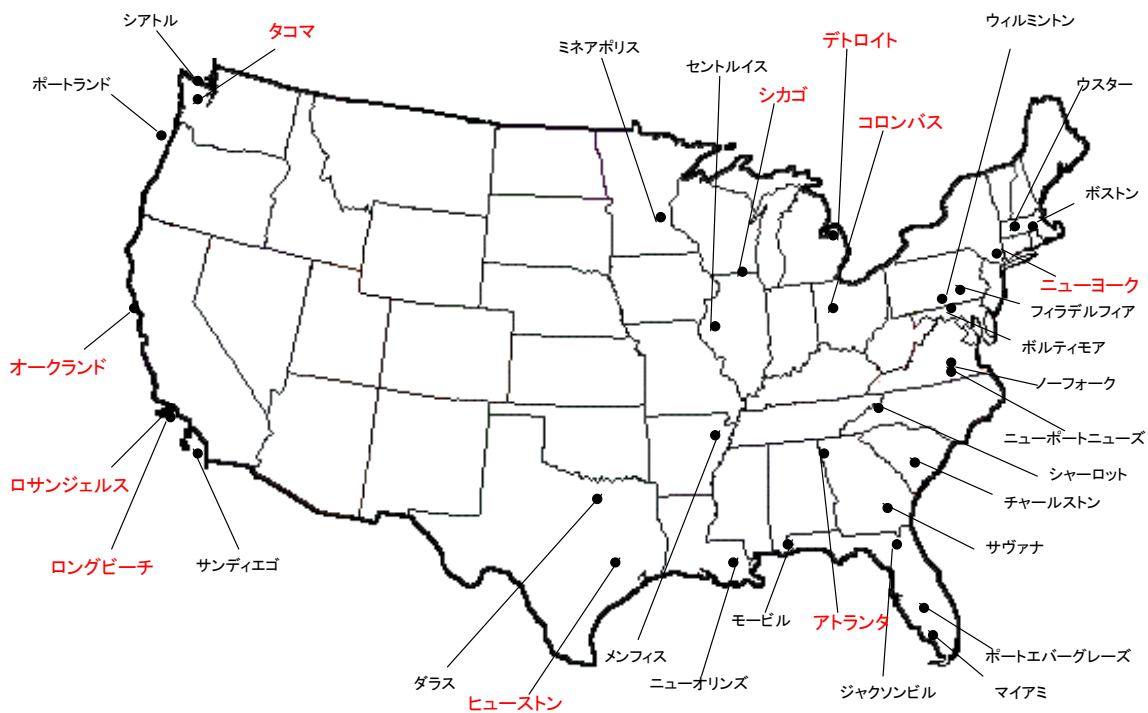
度である。

また中西部の拠点であるシカゴの場合は、京浜、中部からほぼ毎日サービスがあるが、近畿からの頻度はそれより劣る。最短所要日数は、京浜が東京の12日、中部が名古屋の14日、近畿は大阪の14日であり、日本のメインポートから早い便なら約2週間程度での到着が期待できる。関門（博多）、仙台からも週1便があるが、それぞれ所要日数は20日と12日である。

南部の例としては、アトランタとヒューストンを示す。アトランタの場合、京浜、中部、近畿のメインポートからは、京浜（東京）、中部（名古屋）で週5便とほぼ毎日、近畿では週3便程度の頻度がある。地方港では仙台から週1便がある。最短所要日数では京浜が東京、横浜とも15日、中部で名古屋の16日、近畿で神戸の17日であり、日本のメインポートから20日以内の到着が期待できる。仙台の最短所要時間も15日である。ヒューストンの場合は、京浜、中部、近畿のメインポートからは、週3~4便程度の頻度であり、アトランタよりは若干頻度が落ちる。関門（博多）や仙台からも週1便がある。最低所要日数は、京浜で東京の13日、中部で名古屋の14日、近畿で神戸の15日であり、日本のメインポートから約2週間程度での到着が期待できる。仙台の所要日数は12日である。

東部海岸の代表的港湾はニューヨークである。最短所要日数は京浜が東京の15日、中部が名古屋の16日、近畿で大阪、神戸とも19日であり、日本のメインポートから早い便なら15~20日程度での到着が期待できる。仙台からも週1便があり所要日数は16日である。

【図3-1】米国の海運仕向け地位置



日本の各港からの米国の港への海運サービスのうち、

- ・頻度：1週間で何便あるか
- ・最短：航路のうちもっとも所要日数が短いもの
- ・平均：全航路サービスの平均所要日数

を整理したのが【表3-1】である。

【表3-1】日本からの海運サービス

港	日本	頻度	最短	平均	港	日本	頻度	最短	平均	港	日本	頻度	最短	平均	
アトランタ	東京	5	15	16.4	ジャクソンビル	東京	1	40	40.0	ニューヨーク	東京	10	15	21.0	
	横浜	3	15	19.0		横浜	2	25	32.0		横浜	8	17	24.1	
	清水	1	18	18.0		名古屋	1	33	33.0		清水	1	18	18.0	
	名古屋	5	16	17.0		大阪	2	26	29.0		名古屋	9	16	22.9	
	大阪	3	18	21.7		博多	1	47	47.0		大阪	6	19	26.7	
	神戸	3	17	18.0		東京	2	9	9.0		神戸	7	19	24.9	
ボルティモア	仙台	1	15	15.0	ロングビーチ	横浜	2	8	8.5	ニューポート ニュース	博多	1	43	43.0	
	東京	1	6	6.0		名古屋	2	10	17.5		仙台	1	16	16.0	
	横浜	4	21	27.3		大阪	2	10	17.0		東京	1	35	35.0	
	名古屋	2	27	28.0		神戸	1	11	11.0		横浜	1	34	34.0	
	大阪	2	27	27.5		博多	1	18	18.0		名古屋	1	28	28.0	
	神戸	1	29	29.0		東京	2	9	9.5		大阪	1	27	27.0	
ボストン	博多	1	43	43.0	ロサンゼルス	横浜	2	9	1.0	ノーフォーク	博多	1	42	42.0	
	横浜	3	7	18.3		清水	1	9	9.0		東京	3	23	27.0	
	名古屋	2	27	31.5		名古屋	4	10	10.8		横浜	2	23	26.0	
	大阪	1	37	37.0		大阪	1	12	12.0		清水	1	22	22.0	
	神戸	2	29	32.5		神戸	2	11	12.0		名古屋	3	24	26.3	
	東京	3	22	28.3		仙台	1	8	8.0		大阪	2	25	30.0	
チャールストン	横浜	4	25	32.0	メンフィス	東京	4	14	15.0	オークランド	博多	2	27	29.0	
	清水	1	21	21.0		横浜	1	16	16.0		東京	4	11	11.8	
	名古屋	3	23	29.3		名古屋	3	15	16.0		横浜	3	9	11.0	
	大阪	4	24	28.8		大阪	1	16	16.0		名古屋	4	12	12.8	
	神戸	3	23	28.8		神戸	3	16	17.3		大阪	1	13	13.0	
	博多	1	48	48.0		仙台	1	15	15.0		神戸	3	13	13.7	
シャーロット	横浜	1	25	25.0	マイアミ	東京	1	19	19.0	フィラデル フィア	仙台	1	11	11.0	
	大阪	1	24	24.0		横浜	3	23	26.7		横浜	1	28	28.0	
	東京	7	12	13.6		名古屋	1	29	29.0		大阪	1	29	29.0	
	横浜	3	14	14.7		神戸	3	20	26.0		東京	1	33	33.0	
	清水	1	16	16.0		横浜	1	17	17.0		横浜	2	23	27.5	
	名古屋	5	14	15.2		名古屋	1	18	18.0		名古屋	1	26	26.0	
シカゴ	大阪	3	14	16.3	ミネアポリス	神戸	1	19	19.0	ポートエ バークレー ズ	大阪	2	24	24.5	
	神戸	3	15	16.3		横浜	2	19	21.0		博多	1	40	40.0	
	門司	1	20	20.0		名古屋	1	20	20.0		東京	1	12	12.0	
	仙台	1	12	12.0		大阪	1	24	24.0		ボートランド	名古屋	1	13	13.0
	東京	4	14	16.3		神戸	1	21	21.0		横浜	1	12	12.0	
	横浜	2	15	15.5		東京	2	16	29.5		サンディエゴ	名古屋	1	13	13.0
コロンバス	清水	1	18	18.0	ニューオリンズ	横浜	2	19	30.5	サヴァンナ	神戸	1	14	14.0	
	名古屋	3	15	18.0		名古屋	2	17	26.5		東京	4	21	29.3	
	大阪	2	15	18.0		大阪	1	35	35.0		横浜	5	22	29.0	
	神戸	2	19	19.5		神戸	2	18	19.5		名古屋	3	24	28.7	
	門司	1	21	21.0		博多	1	50	50.0		大阪	3	23	30.0	
	東京	4	13	14.5		仙台	1	15	15.0		神戸	4	22	27.3	
ダラス	横浜	1	17	17.0	ニューヨーク	東京	10	15	21.0	シアトル	博多	1	45	45.0	
	清水	1	15	15.0		横浜	8	17	24.1		東京	3	8	9.7	
	名古屋	3	14	15.3		清水	1	18	18.0		横浜	1	9	9.0	
	大阪	2	16	17.0		名古屋	9	16	22.9		清水	1	14	14.0	
	神戸	3	15	16.7		大阪	6	19	26.7		名古屋	2	9	11.5	
	仙台	1	12	12.0		神戸	7	19	24.9		大阪	1	16	16.0	
デトロイト	東京	1	16	16.0	ニューポート ニュース	博多	1	43	43.0	セントルイス	神戸	1	10	10.0	
	大阪	1	17	17.0		仙台	1	16	16.0		博多	1	17	17.0	
	門司	1	23	23.0		東京	1	35	35.0		横浜	1	16	16.0	
	横浜	1	8	8.0		横浜	1	34	34.0		名古屋	1	17	17.0	
	東京	4	13	20.5		名古屋	1	28	28.0		神戸	1	1	9.5	
	横浜	4	14	22.5		大阪	1	27	27.0		東京	3	7	7.7	
ヒューストン	名古屋	4	14	19.3	ニューオリンズ	博多	1	42	42.0	タコマ	名古屋	1	9	9.0	
	大阪	3	16	23.3		東京	2	16	29.5		大阪	1	9	9.0	
	神戸	3	15	16.7		横浜	2	19	30.5		門司	1	15	15.0	
	博多	1	46	46.0		名古屋	2	17	26.5		横浜	1	23	23.0	
	仙台	1	12	12.0		大阪	1	35	35.0		タンバ	大阪	1	24	24.0
	東京	1	17	17.0		神戸	2	18	19.5		ウイルミン トン	東京	1	26	26.0
ホノルル	横浜	1	8	8.0	ウスター	博多	1	50	50.0	横浜	1	23	23.0		
	東京	4	13	20.5		仙台	1	15	15.0	大阪	2	24	26.0		
	横浜	4	14	22.5		東京	1	35	35.0	横浜	1	28	28.0		
	名古屋	4	14	19.3		横浜	1	34	34.0	大阪	1	29	29.0		
	大阪	3	16	23.3		名古屋	1	28	28.0						
	神戸	3	15	16.7		大阪	1	27	27.0						

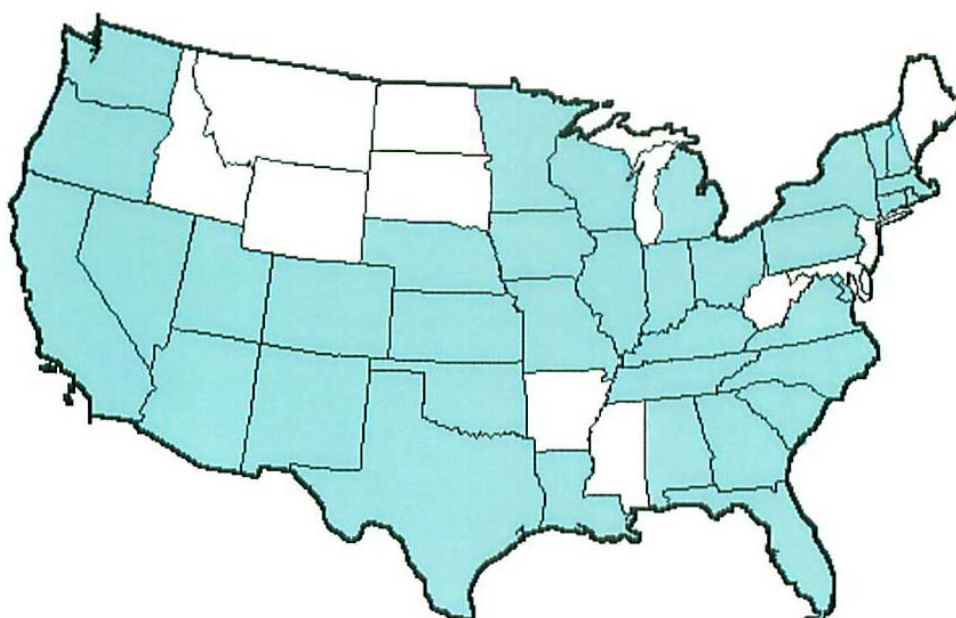
出所：『 SHIPPING ガゼット』の2005年10月時点のスケジュールより作成。

(2) 空港

成田、近畿、中部からは、全米 50 州のうち約 40 州へ航空輸送が可能である（2006 年 10 月時点）。オハイオ、カリフォルニア、テキサス、ニューヨーク、フロリダ等、州によっては複数の到着空港が選択可能である（【図3-2】、P.56【表3-2】）。

地方空港の場合、米国本土への定期便はないものの、グアム、サイパン、ハワイまでの航空輸送は可能である。具体的には福岡（グアム、ホノルル、サイパン）、広島（ハワイ）、新潟（ハワイ、グアム）、岡山（グアム）、沖縄（グアム）、札幌（グアム、サイパン、ハワイ）、仙台（グアム、サイパン、ハワイ）がある。

【図3-2】日本からの航空サービスのある州（青で示した州）



【表3-2】日本からの定期便航空輸送ができる空港

州	空港	州	空港
アイオア	シダーラピデス	テネシー	ノックスビル
	デモイン		メンフィス
アラスカ	アンカレッジ	ニューハンプシャー	ナッシュビル
	フェアバンクス		マンチェスター
アラバマ	バーミングハム	ニューメキシコ	アルバカーキー
	ハンツビル		オールバニー
アリゾナ	フェニックス	ニューヨーク	ビンハントン
イリノイ	トウソン		バッファロー
	シカゴ		ニューヨーク
インディアナ	フォートウェイン		ロチェスター
	インディアナポリス	シラキュース	
	サウスベンド	ラスベガス	
ウイスコンシン	ミルウォーキー	ネバダ	リノ
オクラホマ	オクラホマシティ	ネブラスカ	オマハ
	タルサ	ノースカロライナ	シャーロット
オハイオ	アクロン		グリーンズボロ
	シンシナティ		ローリー
	クリーブランド	ノーフォーク	
	コロンバス	リッチモンド	
	デイトン	バーリントン	
オレゴン	ポートランド	ハワイ	ホノルル
			コナ
カリフォルニア	ロスアンゼルス	フロリダ	フォートローダーデル
	サクラメント		ジャクソンビル
	サンディエゴ		マイアミ
	サンフランシスコ		オーランド
	サンホゼ		タンパ
カンサス	カンサスシティ	ペンシルバニア	ハリスバーグ
	ウイチタ		フィラデルフィア
ケンタッキー	レキシントン	ピッツバーグ	ピッツバーグ
	ルイビル		ボストン
コネカチット	ハートフォード	マサチューセッツ	ウースター
コロラド	デンバー	ミシガン	デトロイト
サウスカロライナ	グリーンビル		グランドラピッツ
ジョージア	アトランタ	ミズーリ	セントルイス
テキサス	オースチン	ミネソタ	ミネアポリス
	ダラス	メリーランド	バルチモア
	エルパソ	ユタ	ソルトレークシティ
	ヒューストン	ルイジアナ	ニューオーリンズ
	サンアントニオ	ロードアイランド	プロビデンス
	ウイチタフォールズ	ワシントン	シアトル
			スポーカン
	ワシントンDC	ワシントン	

出所：㈱オーエフシー「日本発着貨物運賃一般規則」『OFCカーゴタリフ』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3-3】**、**【図3-3】**）。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 本を借りることはなく、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 - 3】 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 - 3】 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 (P.60【図3-4】)

◆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。したがって、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、通関を行い船積する形である)。保税地域搬入⇒通関⇒バンニング⇒船積という手順から、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』を提出し受理される必要がある。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こと
- ・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、品名や数量などの確認及び封印が施されていること

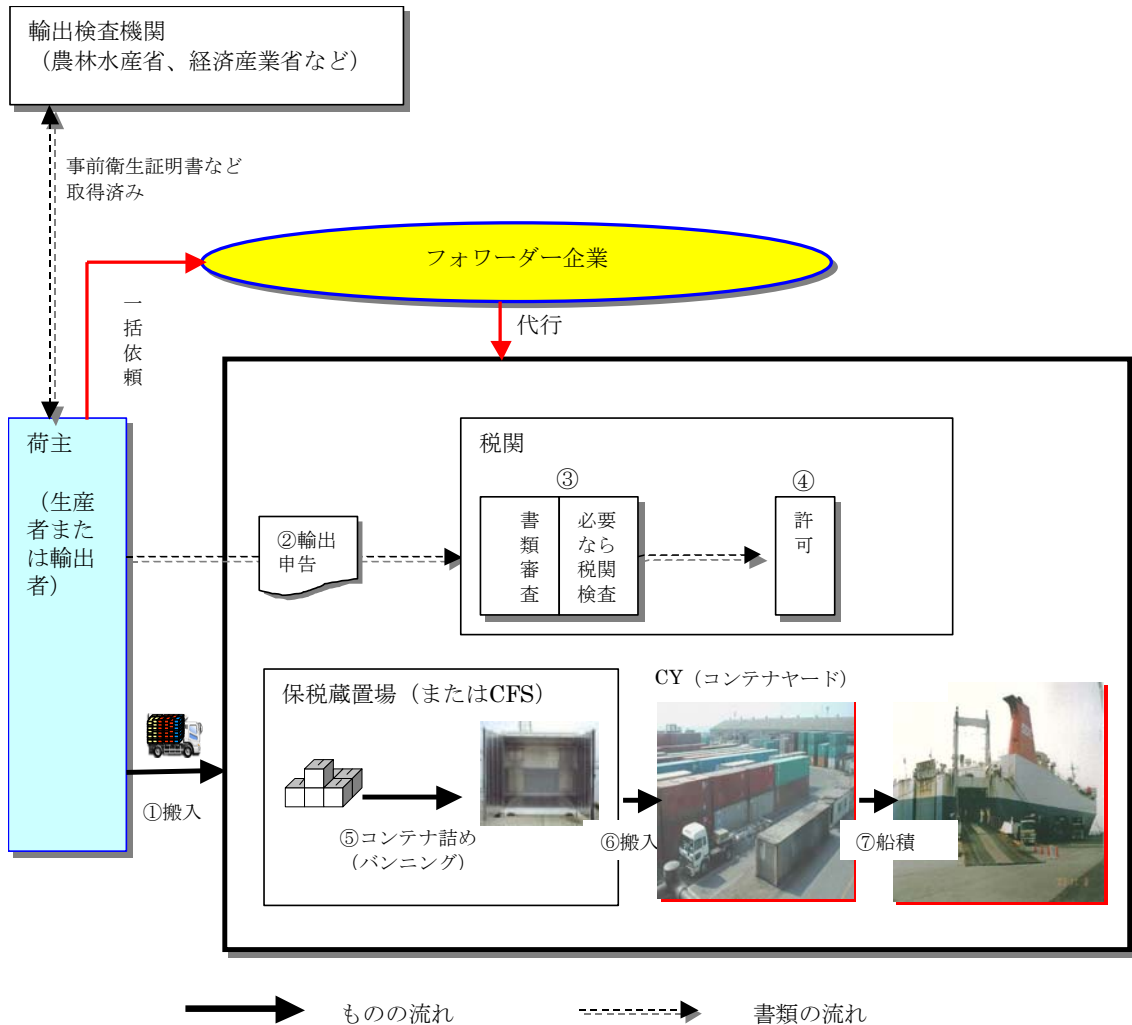
なお、恒常的に同一商品を輸出する場合には、1年間を限度に包括申請が可能である。以上の輸出手続はフォワーダーに一括委託することも可能である。

◆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3-4】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、航空コンテナ詰めをして航空機に搭載する。

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た以降、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など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、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、輸出者から以下の情報が提供される必要がある。

- ①貨物内容（価格、数量）
- ②輸出入者情報（会社名、住所など）
- 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3-4】**）。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、銀行を経由し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 - 4】 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きと、輸入者への書類送付手続きが必要となる。

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3-5】**）。

【表3-5】 通関後に銀行に渡す必要書類（輸出者が用意する書類）

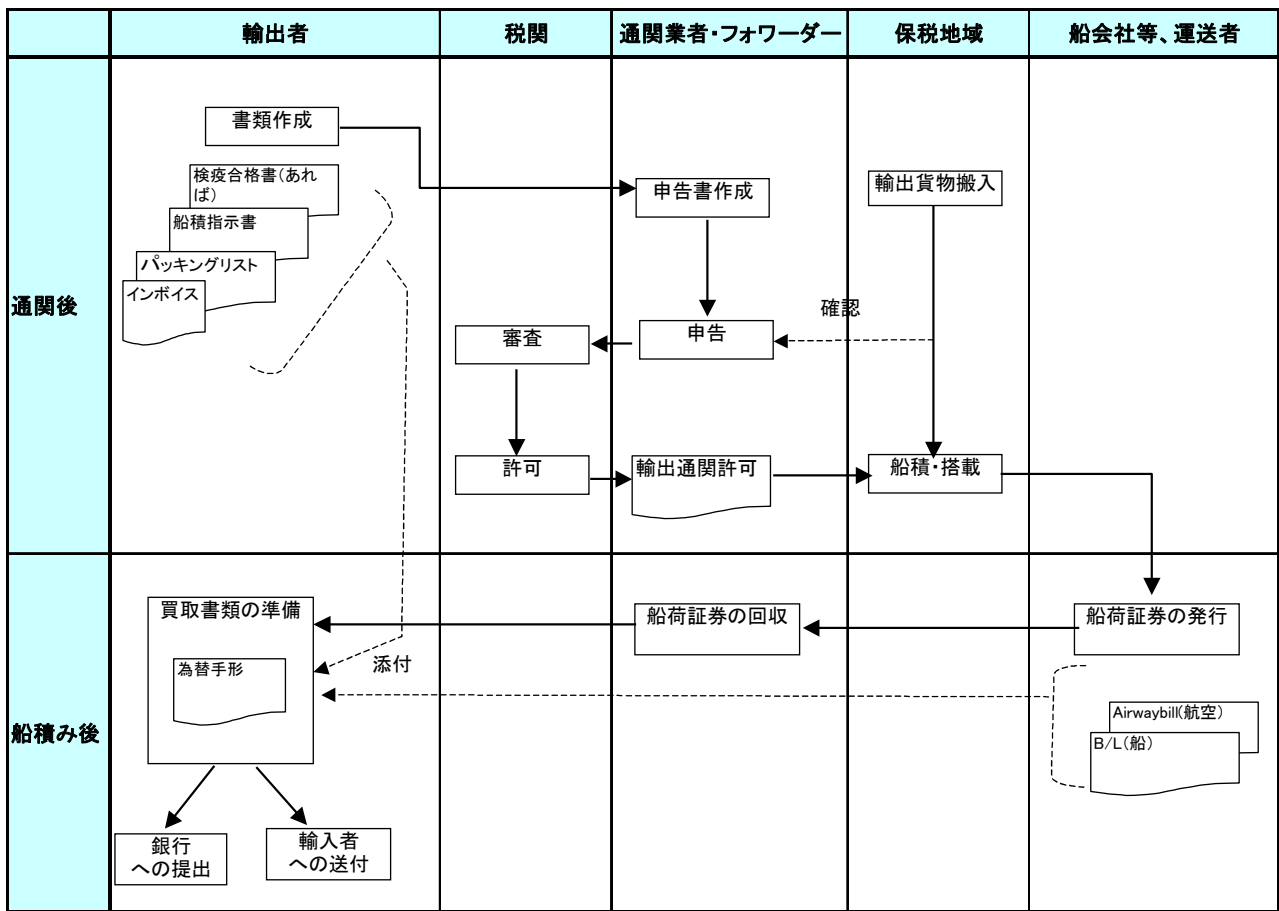
インボイス（輸出通関時に作成済み） パッキングリスト（すでに輸出通関時に作成済み） 船荷証券（B/L）あるいは航空運送状（Air waybill） 荷為替手形（銀行あるいは輸入者に振り出したもの）

- ③ 輸入者に船積完了を連絡する（P.64 **【図3-5】**）。

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。よって、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3-5】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とコンテナ未満の混載貨物扱いの船積という 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～ロスアンゼルス

◆ 20 フィートドライコンテナ 1 本あたりの運送料金は、現在（平成 18 年 10 月時点）で 2,500 US 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=2,500 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 (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 (m³) 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～ロスアンジェルス

- ◆ 混載の場合の海上運賃は 90 ドル/トンあるいは m³、CFS チャージは 3,980 円が相場である。



- ◆ 貨物が重量 3 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を適用される



- ◆ 計算式

$$\begin{aligned} & \text{(貨物の重量あるいは容積} \times \text{基本料金) + 燃料・為替等のサーチャージ + CFS チャージ} \\ \text{運賃} &= 90 \text{ ドル(例)} \times 5 \text{ m}^3 + \text{燃料・為替等のサーチャージ} + \text{CFS チャージ (3,980} \\ & \quad \times 5) \\ &= 54,000 \text{ 円 (換算率 120 円)} + 19,900 \text{ 円} \end{aligned}$$

(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）～米国（ロスアンジェルス）

- ◆ 貨物は 20kgs で、容積=70×50×50（cm）=175,000 cm³ の場合



- ◆ 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、 $175,000 \div 6,000 = 29.5\text{kgs} > \text{実重量 } 20\text{kgs}$
→ 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 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)



- ◆ ロスアンジェルスまでの公表運賃

重量	単価
最小運賃：	10,000 円
45 kgs まで	1,590 円/kgs
45 kgs を超えるもの	1,200 円/kgs
100 kgs を超えるもの	880～1,080 円/kgs

- ◆ 運賃=29.5×1,590 円=46,905 円となる。