

松 山 大 学 論 集
第 24 卷 第 5 号 抜 刷
2 0 1 2 年 12 月 発 行

物流高度化による
貿易取引システムの変化と課題

上 羽 博 人

物流高度化による 貿易取引システムの変化と課題

上 羽 博 人

1 はじめに

物流は貿易取引システムにおいて、唯一、実際に物品（貨物）を移動し貿易取引を完結する手段として商流、情報流とともに重要な要素である。しかし物流は、貿易・投資の規制緩和により商流の流れが簡素化され、同時に、ユニットロード化されたコンテナ船や大型航空機（B747 以後）の登場や情報・通信システムの高度化と普及により、グローバル・ロジスティクス、SCM（Supply Chain Management：供給連鎖管理）として VC（Value Chain：価値連鎖）を形成する上で企業経営に深くかかわってくるまでは物流企業（実際運送人、利用運送人）以外にはあまり重要視されてこなかった。

これは、製品などの物品（貨物）の物流がコンテナ化されていなかった在来貨物船の時代、荷主企業（製造業・流通業など物品（貨物）を生産拠点から市場へ移動させ付加価値をつけることにより利益を得る多国籍企業など）にとってコストセンターでしかなく、また、物品（貨物）を直接本船に搭載する在来貨物船や小型・中型航空機などは物流システム自体にも柔軟性がなかったためだと思われる。すなわち、物流企業は荷主企業の指示に従い、主に 2 地点間の物品（貨物）の物理的距離（輸送）と時間的距離（保管）の克服を行う従属的位置（派生的需要）に長く甘んじていたのである。

貿易・投資の規制緩和、物流・情報・通信システムの高度化と普及が進んだ今日、グローバルな相互補完型の「企業間工程間分業システム」や「ネットワ

ーク型分業システム」の各工程間をつなぐ役割をしている貿易取引システムは、「リードタイム短縮」と「コスト削減(スループットの向上, 全体最適化)」, 「柔軟性の確保」を必要とする荷主企業内外のグローバル SC (Supply Chain : 供給連鎖) の中で, 義務的にやらなければならない面倒な手続きの1つとなっている。すなわち, 貿易取引システムは国際分業のネットワークを構築する重要な手続きであるにもかかわらず, 活発な荷主企業の活動の中でその存在が次第に色あせているといっても過言ではない。

今日, 荷主企業は国際分業を行うため多国籍化する過程で貿易取引システムを「内部化(企業内貿易)」している。これは, 企業内ネットワークの中で回避できない貿易取引上の問題を最小化する方法で, 「伝統的貿易取引システム」とは質的, 範囲的に異なったものである。全世界の貿易取引の約70%が多国籍企業に関係するものであることから理解できる。ただし, 内部化が普及する中でも, 伝統的貿易取引システムは貿易取引の秩序の維持や内部化を補完する役割として大きく貢献していることは間違いない。そして, 多くの場合その中心を担っているのが物流企業の中で主に事務業務やマネジメントを行う「利用運送人(Freight Forwarder)」であり, 特に荷主企業の「3PL(3rd Party Logistics)」は重要な役割をしている。なお, 伝統的貿易システムとは, 荷為替手形決済を中心とした貿易取引システムを指す¹⁾。

さらに, 貿易・投資, 物流・情報・通信システムなどに関する法令やルールの時流に合った改正や国際的な平準化, 簡素化が進められ, また, 物流企業の荷主企業へのサービスの拡大・充実により, 貿易取引システムは物流企業が主導権を持つグローバル・ロジスティクス, SCMである「物流の高度化」に内包されているのである。

ここでは, どのように物流の重要性が顕在化し, また, 物流が貿易取引システムに影響を与えているかを貿易取引システムの5大要素である「売買契約」, 「代金決済」, 「リスクマネジメント」, 「貿易管理」, 「物流」について関係する主たる法令やルールなどに基づいて論じる。

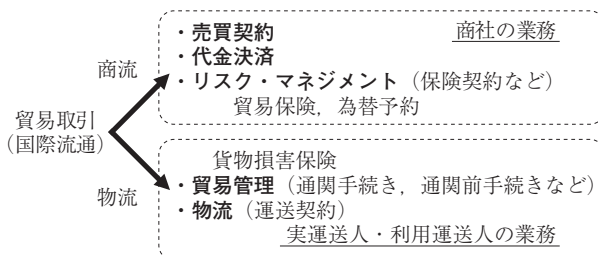
2 貿易取引システムにおける物流の位置とその変化

貿易取引システムは商流、物流、情報流からなり、この中で物流は唯一実際に物品（貨物）を物理的（輸送）、時間的（保管）に移動させる手段であり、商流を完結させる手段である。

貿易取引システムの決済方法は基本的に荷為替手形決済（信用状（L/C）、D/P、D/A）か送金決済（T/T）である。荷為替手形決済では、実際運送人（Carrier）である船会社が物品（貨物）を荷主企業から受託した時に受戻証券性を持つ「船荷証券」を発行する。この船荷証券は荷為替手形とともに貿易取引の最も重要な書類の1つであり、代金決済の完了や船会社から買主（輸入者）への物品（貨物）の引き渡しに使用される。そして、送金決済では受戻証券性を持たない「運送状」が使用されている。

物流は高度化した今日においても物品（貨物）を輸送するための派生的需要であり、旅客輸送における鉄道、航空機マニアのような本源的需要はない。しかし、貿易・投資の規制緩和、物流・情報・通信システムの高度化と普及の中

図1 貿易取引上の商社と運送人の業務分担



1960年代から、①物流システムの高度化と普及、②情報・通信システムの高度化と普及、③国際間の人的交流の拡大、④貿易手続きの簡素化、⑤貿易・投資の規制緩和などの理由により直接貿易が拡大し、商社の業務を、実運送人・利用運送人が代行するようになり、商社の存在意義が減少している。このため、商社あるいは実運送人・利用運送人による企業買収や戦略的提携が行われている。

で、貿易取引システムにおける物流の位置が裏方から主役へ、コストセンターからプロフィットセンターへ大きく変化してきたことは事実である。

今日の貿易取引システムにおける物流の役割は、従来からの物理的距離の克服（輸送）、時間的距離の克服（保管）に加え、グローバル・ロジスティクス、SCMにおいて、企業経営、SCにおける物流面からの企業、あるいは、SC全体の最適化（全体最適）である。そこでは、リードタイムの短縮、コスト削減、柔軟性の確保を行うためのリーン（生産・流通）システムが構築されている。

物流の量的、質的变化は第二次世界大戦後の船舶（商船）や航空機の大型化とコンテナ化（ユニットロード化）からスタートする。特に1960年代のコンテナ船や1970年代の大型航空機（B747など）の登場は物流コストや物流システムを大きく変化させた。そして、1980年代頃からの情報システムの導入は物流システムを地理的・業務的に範囲を拡大させると同時に複雑化・統合化させ、さらに、貿易手続きの簡素化が進み、貿易取引の一般化、日常化にも貢献した。そして、1990年代の共産圏の崩壊や中国の本格的な経済開放政策、グローバルな貿易・投資の規制緩和と規制の平準化（WTO（World Trade Organization：世界貿易機関）、FTA/EPA（Free Trade Agreement：自由貿易協定/Economical Partnership Agreement：経済連携協定）など）などにより急速に国際分業の量的拡大と質的变化が進み、貿易取引の質が大きく変わり始めたのである。このことは、高度な物流システムが普及しなければ、貿易・投資の規制緩和の本来の機能が使えないことを意味している。

個品貨物輸送におけるコンテナ化は2つの方向で物流に大きな影響を与えた。第1は個品貨物輸送における「物理的高度化」であり、第2は物流（コンテナ化）と情報・通信システムの融合と普及である「システム的高度化（物流情報化）」である。

前者の物理的高度化とは、8'×8'×20'あるいは40'の統一されたサイズのコンテナを使用することにより船舶荷役が容易になったことである。さらに、コンテナ内荷役（Vanning（コンテナ詰め）、Devanning（コンテナ出し））を荷

主企業や船会社の CFS (Container Freight Station : 混載上屋) 部門, 利用運送人 (3PL を含む) などへアウトソーシング (FCL 化 : Full Container Load 化) し, 船舶の運行を CY (Container Yard) での総揚げ, 総積み方式によるシステムへ変えたことなどにより急速に輸送時間が短縮され, これがコンテナ船の大型化につながった。また, 気密性が高いため全天候性であることも荷役時間の短縮, 船舶の大型化に貢献している。

船舶の大型化は 19 世紀中頃からすでに始まり, 第二次世界大戦後, バラ積船 (鉱石, 穀物など) やタンカー (石油, ガス) などバケットやポンプなどで荷役が容易に行え, 荷傷みへの配慮が軽減できる物品 (貨物) を輸送する船舶は急速に大型化した。これに対し, 個品貨物を輸送する在来貨物船は荷役の非効率性から大型化が難しかったのである。

コンテナ船は導入当時には 1,000TEU (Twenty-foot Equivalent Unit : 20 フィートコンテナ換算) / 2 万 GT (Gross Tonnage : 総トン数) 以下であったが, 大型化は 10 年をサイクルに急速に進み 2005 年頃には「スエズマックス」と呼ばれる 15,000TEU / 15 万 GT クラスの船が導入され, 「規模の経済性」による輸送の低廉性をもたらした。さらに, コンテナ化は陸海空の輸送モードを自由に積替えができる (複合 (一貫) 輸送) だけではなく, 保管も行うことが可能となり, 物流の柔軟性を急速に向上させた。

船舶荷役の容易性は物流システムを在来貨物船時代のバスストップ型からハブ・アンド・スポーク型に変化させた。このシステムでは実際運送人 (船会社, 航空会社など) の経営資源の効率的な運用に合わせて基幹航路とローカル航路が設定され, 各航路にもっとも適したサイズの船舶が導入された。また, コンテナが封印 (シール) されるため細かな部品, 半製品まで輸送可能 (細目単品管理) となり, 荷主企業などにコンテナ内の物品 (貨物) の荷役をアウトソーシングしたため, 荷主は前工程と後工程を考慮に入れて積付けが行えるようになったのである。これらは工程間の国際分業を行ううえで都合のよいものであった。

後者のシステムの高度化（物流情報化）は、在庫管理の容易性、運搬具・物品（貨物）の追跡、機器の遠隔操作などさまざまである。

在庫管理とは物品の状態や数、場所、価格を管理するもので、情報・通信システムの高度化と普及は、倉庫（WMS：Warehouse Management System）やコンテナ内（CLP：Container Load Plan：コンテナ内積付表）などの限られた場所の在庫管理（狭義）を基本に、グローバル、かつ、調達から販売までのSC全体の在庫管理（広義）を可能にし、さらに、企業経営の最適化を行うため販売管理、生産管理、調達管理と密接に連動し、ロジスティクス、SCMへと機能を拡大していった。そして、在庫管理の容易性は、コンテナ化と緊密に結びつき貿易取引システムに大きな影響を与えている。

物流（コンテナ化）と情報・通信システムの融合と普及は物流のシステムの高度化をもたらしただけではなく、グローバルな国際分業の量的、質的变化をも引き起こした。このため、企業経営やグローバルSCの中に貿易取引システムが内部化されると同時に簡素化され、独立企業間取引を基本とする伝統的貿易取引システムは減少している。その代表である「信用状決済」の全取引量に占める割合はすでに20%以下といわれている²⁾

貿易取引システムの内部化の目的は貿易取引の迅速性、低廉性、柔軟性、信頼性などの向上である。伝統的貿易取引システムの中でもっとも信用度の低い「運送状」と「送金決済」、 「ネッティング（相殺決済）」を企業内部の取引にすることでリスクヘッジしているのである。理想は、国内の取引システムであり、国際の分野でどのようにこのシステムを構築するかである。

このように、物流（コンテナ化）は情報・通信システムと融合することで物流システムを変化させただけではなく、貿易取引システム、海外直接投資、製造業・流通業における多国籍企業化、国際分業システムなどさまざまな分野に影響を与えた。さらに、円滑にグローバル・ロジスティクス、SCMを運営するため、これらに関する法令（国際物品運送関係法、国内関係法、貿易管理関係法、仲裁法などの国際法）やルール（INCOTERMS、信用状統一規則、保険

関係など)にも大きな影響を与えることになったのである。そして、荷主企業、物流企業にとって貿易取引システムは重要な手続きではなく、分散立地している自社の拠点や調達先(サプライヤー)、市場を結ぶ迅速、低廉、柔軟、信頼、安全なシステムを構築する上で義務的にやらなければならない面倒な手続きの1つとなっているのである。

3 貿易・投資の規制緩和と物流

貿易取引に量的、質的变化を与えたのが製造業の海外直接投資(国際分業)の量的拡大と質的变化である。物流(コンテナ化)と情報・通信システムの高度化と普及は、物流の迅速性、低廉性、柔軟性、信頼性、安全性、定時制を向上させるとともに、細かな部品、半製品の正確な在庫管理を可能にした。そして、コンテナ内荷役が生産工程に合わせて行えるようになったため川上と川下の工程をスムーズに連結でき、グローバルな分業工程の世界最適配置(最適な工程のみを最適な場所に立地し、工程間は物流で連結する)を加速した³⁾

今日の国際分業の細分化と拡大の要因は、貿易・投資の規制緩和と物流・情報・通信システムの高度化と普及により荷主企業(多国籍企業)が国や地域の比較優位(立地特殊的優位)を効率的に使用できるようになったためである。ただし、多国籍企業は、投資受入国の都合ではなく市場確保やグローバルなネットワーク型分業システムを構築するために海外直接投資を行っているだけである。

貿易取引に関係する海外直接投資は大きく2つに分けることができる。第1は貿易商社や物流企業など貿易取引システムに従事する企業のもので、第2は荷主企業のものである。

前者の海外直接投資は、貿易取引システム、国際物流(荷送り・荷受け)に不可欠であり、物流の高度化と普及、荷主企業の国際分業の拡大に従い増加、複雑化している。貿易商社や物流企業が自社で直接的に現地法人、支店、駐在所、倉庫などを立地できない場合には現地の代理店制度に依存している。

後者の海外直接投資は、さらに資源開発型と工業型の2つに分けることができる。資源開発型は地下資源や農産物（プランテーション）などの開発を目的としたものであり、工業型は調達、生産などの拠点の立地を目的としたものである。そして、工業型はコンテナ化の以前と以後ではその性質が異なっている。

コンテナ化以前の投資は、国間の距離や地形により異なるが、一般的に国や地域ごとに形成された「フルセット型」の産業集積に投資するブラウンフィールド的なものであった。そして、在来貨物船に依存する貿易取引システムでは部品や半製品の効率的な輸送が難しいため、主に製品や原材料が取引されていた。この例は、20世紀中頃に欧米企業が両地域へ相互に行っていた投資や1980年以後日本企業が貿易摩擦を解消するため欧米市場へ行った初期の投資に見られる。

これに対し、コンテナ化以後の投資は分業工程ごとに最適な立地を行うグリーンフィールド的なものである。技術集約、資本集約、労働集約など国や地域が持つ比較優位（立地特殊的優位）に合わせ最適な投資が行われ「サテライト型」の集積が形成される。そして、前工程と後工程は高度な物流ネットワークで結ばれる「国際分業＝国際物流」といえるものである。この例は、1980年代からのASEAN加盟国などの一部の途上国（投資受入国）に見られる。これら国や地域では政策を輸入代替工業化から輸出指向型工業化へ転換し、貿易・投資の規制緩和が行われたとともに、自由貿易地域や輸出加工区、港湾・空港の整備、さらに、法的整備が行われ海外から多額の直接投資を受け入れ急速な工業化に成功した。これら国や地域への直接投資の特徴は労働集約的な生産の川下工程が多いことである。そして、背後には物流高度化により連結された日米欧のフルセット集積があったのである。

こうしたグローバルな工程間分業システムは物流・情報・通信システムの高度化と普及の影響を受け、統合化・同期化を必要とするリーン（生産・流通）システムを採用しているケースが多く、複数の国や地域の貿易・投資の規制緩和の平準化とそれを行うための国際法やルールの整備が重要となってくる。投

資受入国側から見れば、経済発展したければこの平準化を受け入れざるを得ないのである。

国や地域が持つ比較優位（立地特殊的優位）が大きい時期は、投資受入国の国内事情による貿易・投資の規制緩和は有効に働く。それは、投資受入国の比較優位（立地特殊的優位）が他の国や地域の貿易・投資の規制緩和との間に発生するコストを解消するからである。しかし、ネットワーク型の国際工程間分業が進み海外直接投資や技術移転、貿易取引が深化することで投資受入国の比較優位（立地特殊的優位）が急速に劣化（経営資源の均衡化）する。もしも、継続してその国や地域が比較優位（立地特殊的優位）を使用したければ、他の国や地域との貿易・投資の規制緩和の平準化の度合いを高め、貿易・投資の規制緩和の差異から発生するコストを削減する必要がある。内国民待遇、数量制限の禁止、逸脱措置の漸次的廃止など投資企業に投資受入国の企業と同じ待遇を求めた WTO/TRIM（Trade-Related aspects of Investment Measures：投資協定）や FTA/EPA にはこの効果がある。すなわち、比較優位（立地特殊的優位）を維持するためには古典的な貿易管理を利用した保護政策（高関税、輸入数量制限など）や非関税障壁に頼るのではなく、貿易・投資をオープン化するとともにグローバルな経済的環境に柔軟に対応できる攻めの貿易政策が必要な時代となっており、日本はこの点において非常に遅れている。

貿易・投資の規制緩和、WTO/TRIM や FTA/EPA などによる投資ルールの平準化、これにともなうカントリーリスクの軽減、自由貿易地域・輸出加工区・物流インフラ整備、法的整備などは、投資を行う外国企業にとっては比較優位（立地特殊的優位）を効率的に使用できる条件が向上したことを意味している。そして、こうしたカントリーリスクの軽減は同時に貿易取引システムの平準化、簡素化を加速させる要因の1つとなるのである⁴⁾。

4 貿易取引システムと情報化

今日の情報・通信システムの高度化と普及は目覚ましいが、貿易取引はグロー

バルな隔地取引であり、また、労働集約的業務でもあるため、リードタイムの短縮、コスト削減、柔軟性の確保を目的に、契約、送金、書類作成及び送付、手続き処理（申告・申請など）、在庫管理、ロケーション管理、通信、翻訳などの商流、および、物流に関する事務関係業務のOA化や物流の物理的分野である物流機器の自動化や遠隔操作（CY内など）、自動倉庫など、さまざまなところで高度な情報・通信システムが使用されている。また、EC調達やe-market placeのような電子商取引も活発に行われるようになってきた。

貿易取引に使用されているシステムの特徴は、オープンシステム、セキュリティーの確保、通信技術である。貿易取引システムは異なる業界（金融業界、保険業界、官庁、物流業界など）の業務間の連携で成り立っており、各業界内部の情報・通信システムと業界間のシステムの相互の融合で機能しているためオープンシステムは必然である。しかし、ここでやり取りされる情報は顧客（売主、買主）や物品（貨物）の価格、運賃情報など企業間競争に直結するものであり、セキュリティーの確保も重要となっている。特に貿易管理部門においては貿易取引情報が最終的にすべて管理当局（税関など）に集中するため暗号（NACCS（Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System：輸出入・港湾関連情報処理システム）ではSSL（Secure Socket Layer）を使用）を利用した高度なセキュリティー技術が不可欠となっている。

貿易取引システムの内部化は荷主企業の内部取引だけではなく、物流企業が行うことにより独立企業間の貿易取引システムであってもクローズドシステムとして処理でき、同時にセキュリティーの確保も可能になる。グローバル・ロジスティクス、SCMはその例であり、SC全体の迅速化、低廉化、安全性の確保に貢献している。

通信技術は、固定された荷主企業や物流企業の各拠点間の有線通信技術だけではなく、移動する輸送手段（船舶、航空機、鉄道、トラック）、広大なCYや倉庫内部（WMS）、コンテナ内部（CLP）の在庫管理、輸送機器の遠隔操作などに対応した無線通信技術や非接触型ICタグ技術などの小型端末の技術が

重要となっている。広域に移動する輸送手段には追跡や位置決め人工衛星が使用されている。

貿易取引システムの商流の情報化は大きく2つに分けることができる。第1は伝統的な貿易取引システムの高速化であり、第2はグローバル・ロジスティクス、SCMの深化によるものである。

前者は、荷為替手形決済の電子化で、これまで手作業で行われていた書類作成及び手続きを電子化し、処理の迅速化を図りコストの削減や「船荷証券の危機」などを回避しようとするものである。しかし、伝統的貿易取引システムを単に電子化するだけであり、前行程の業務の完結がなければ後行程の業務が開始できない、書類の簡素化や、手続きの同時化、順序の入れ替えが行えないため、その速度向上には限界がある。

後者は、送金決済やネットィング（相殺決済）を基本にし、荷主企業、物流企業などの多国籍企業が内部化するものである。特に物流企業の内部化はグローバルなリー（生産・流通）システムの普及、荷主企業のアウトソーシングの増加によるグローバルSCMの拡大により注目されている。このシステムでは伝統的貿易システムのような書類、手続き、順序に拘束されず、複数の独立企業の異なる決済や物流関連業務を調整したり、物品（貨物）の数や動静を常に把握したりするとともに、販売スピード（過剰在庫、欠品など）に合わせて物流を制御（輸送手順の選択や物流速度）するなど、SC全体のリードタイムの短縮、コスト削減、柔軟性の確保、同期化を行うための自由度の高い貿易取引が行える特徴がある。

調達・生産・物流・販売の各部門の情報処理が進み荷主企業、物流企業の多国籍化が深まることは、ますます後者の割合が増えることを意味している。そして、前者の情報システムの高度化と普及による伝統的貿易取引システムの高速化にはおのずと限界が来るように思われる。

5 売買契約と物流

貿易取引システムにおける売買契約は、取引中に発生する問題を解決するための非常に重要な手続きであり、丁寧に作成しておくことが大切で、その内容は決済手段にも影響を受ける。売買契約の国際基準はウィーン売買条約（CISG：United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods：国際物品売買契約に関する国連条約）である。ウィーン売買条約は売買契約や契約不履行が発生した場合の損害賠償の基本的原則を定め、貿易取引上の紛争の仲裁・判決などに影響を与えている。物流（運送、および、運送人）に関する規定はいくつかあるが個別の輸送手段については明記されていない。

物流高度化が売買契約に与えた影響は、売買契約の根幹に直接的ではなく、売買契約書の項目である INCOTERMS (International Commercial Terms) や Transshipment (積替え), Partial shipment (分割出荷) などのルールの内容や解釈の変更についてであり、さらに、荷為替手形決済における売買契約そのものが物流高度化に合わなくなっていることである。この変化は、コンテナ化や航空貨物輸送の物理的側面と、それがもたらした物流システムの変化によるものである。たとえば、CT (Container Terminal), 航空機荷役, ハブ・アンド・スポークシステム, ロジスティクス, SCM である。

INCOTERMS は、ICC (International Chamber of Commerce：国際商業会議所) が 1936 年に始めて制定した民間のルールで、仕出地から仕向地までの売主・買主の業務と費用、責任の範囲について明記された定型的な取引条件である。貿易取引の実態に合わせ 1953 年, 1967 年, 1976 年, 1980 年, 1990 年, 2000 年, 2010 年に改定されている。2010 年のものは「いかなる単数または複数の輸送手段にも適用する規則 (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP)」と「海上及び内陸水路輸送に適用する規則 (FAS, FOB, CFR, CIP)」の 2 グループ 11 条件に分類されている。1980 年からコンテナ輸送や複合 (一貫) 輸送, 航空貨物輸送を意識したものに改定され、2010 年からは在来貨物船時代

からの規定が最小化され、物流高度化、FTA/EPA、電子商取引などを考慮した改正が行われている。

ウィーン売買条約は貿易取引国が締約国であれば自動的に適用されるが、売主、買主が合意して売買契約書に INCOTERMS を使用することを明記すれば、INCOTERMS が優先される⁵⁾

売買契約が信用状決済に基づく場合 Transshipment (積替え) や Partial shipment (分割出荷) にも注意が必要となる。

Transshipment とは、本来は物品 (貨物) を仕出地から仕向地へ輸送する際、仕出地から仕向地へ直接輸送する手段がなく、途中の港湾で別の輸送手段や実際運送人に積替えることをいう。信用状決済に基づく売買契約書は厳格であるため「信用状統一規則 (UCP600)」で条件が規定されている。コンテナ輸送では物流企業の経営資源の選択と集中、荷役の容易性からハブ・アンド・スポークシステムや複数の実際運送人 (船会社) によるアライアンスが一般的となっており、ここでは、日常的に積替えが行われている。しかし、仕出地から仕向地までが同じ船荷証券でカバーされているならば、それは積替えとはみなされないとされている。

Partial shipment とは、受注数量を何回かに分けて船積みする輸送方法である。信用状決済に基づく売買契約書である場合、前もって決めておかなければ物品 (貨物) の代金は支払われないが、ロジスティクス、SCM では SC 内の在庫量を適正化するため不規則で直近の販売情報や需要予測に基づいた多頻度少量物流が一般的であり、あらかじめ輸送する数量を決めることは不可能であり信用状決済に基づく売買契約は行いにくいのである。

物流システムの影響で信用状決済に基づく売買契約が行えない場合が他にもある。多頻度少量物流によるグローバル・ロジスティクス、SCM ではリードタイムの短縮、コスト削減、柔軟性の確保のため、貿易取引システムにおける売買契約の位置が変化したり、売買契約を行う当事者が変化したりする。売買契約の位置が変化するのは、たとえば、洋上在庫など輸送中の物品 (貨物) の

小売などである。これは、リードタイムを短縮するため伝統的な「売買契約→船積み手配→船積み→陸揚げ」という順序ではなく、「需要予測→船積み手配→船積み→売買契約→陸揚げ」、「需要予測→船積み手配→船積み→陸揚げ→売買契約」など、保管中（静的保管）の所有権の移転を行うだけではなく、輸送中（動的保管）にある物品（貨物）の所有権を移転させるものである。長距離の海上輸送（少頻度多量輸送）などがその対象である。また、売買契約を行う当事者が変わるとするのは、物流企業（主に利用運送人（3PLを含む））が金融／決済機能を持つようになり、異なる決済条件を持つ売主・買主の間に入り「仮の買主・売主（代理購入者）」として運送契約だけではなく売買契約をも行うものである。このように、グローバル・ロジスティクス、SCMの時代では伝統的な売買契約では対応できない状態となっている（参照・6「代金決済と物流」、ロジスティクス・ファイナンス）。

6 代金決済と物流

貿易取引システムの決済方法は基本的に荷為替手形決済（信用状、D/P、D/A）か送金決済である。船荷証券に基づく信用状決済は信用状と荷為替手形が経由する銀行の立替払いを基本とし、当事者である銀行は手続きの不備を回避するため書類の厳格性や担保（物品（貨物）代金相当額）を必要としている。このため、柔軟性が欠如する。すなわち、前行程の手続きの完了がなければ、後行程へと進むことができないのである。さらに、いったん貿易条件や決済額が決定されると売主・買主の事情（市場環境）に合わせ勝手に仕出地・仕向地、取引個数、金額、などを変更することができない（これはロジスティクス、SCMでは欠品や過剰在庫を意味することになる）。信用状決済は代金決済がほぼ確実とされているが、貿易取引システムの商流の流れに厳格なのである。

信用状決済で変更を行う場合は、船積み前にあらかじめ信用状開設銀行に合意をもらっておかなければ代金決済は行われぬ。すなわち、海外に支店や駐在所の少ない時代、売主・買主両者の利益の保護を目的に、手続きを厳格化

(硬直化) させることにより、日常的には関係の浅い当事者(売主・買主・銀行・船会社・通関業者など)の連携を円滑化、正確化、安定化させようとしたのである。

物流高度化が代金決済に与えた影響は、まずは、信用状決済の根拠となる「信用状統一規則」の内容の変更である。信用状統一規則は、ICCが1933年に初めて制定した信用状決済のルールをまとめたものであり、INCOERMS同様、貿易取引の実態に合わせ改定が行われている。1983年版以後、コンテナ化に合わせて「甲板積み」や「Freight Forwarder B/L」、「Received B/L(受取船荷証券)」などの内容が変更されている。

こうした対応にもかかわらず、荷主企業や物流企業の貿易取引システムの内部化の増加により、伝統的にあるシステムの中でもっとも迅速で柔軟性の高い送金決済の使用が増えているのが実態である。送金決済は信用力が低いため独立企業間で使用するには不向きであり、ネットィング(相殺決済)とともに、多国籍企業など特殊関係のある親子会社間や系列会社間、長年の貿易相手(独立企業間)など貿易の内部化の決済方法としてしか使用されていない。

物流(コンテナ化)や情報・通信システムが高度化、普及し、荷主企業や物流企業の海外直接投資が拡大することでグローバルな企業間競争が激化する経営環境の中では、迅速性よりも厳格性を重視する荷為替手形決済のシステムでは対応できなくなってきており、より柔軟性が高く、安全性の高い貿易システムが求められ、必然的に内部化に基づく運送状/送金決済、ネットィング(相殺決済)ということになるのである。

低い決済信用力を内部化により解決するこの方法は2つある。第1は前述してきた荷主企業間の送金決済、ネットィング(相殺決済)であり、第2は物流企業(主に利用運送人(3PLを含む))がファイナンス会社を設立、あるいは、金融機関との業務提携により物流企業が金融業務も行うものである。この方法は「ロジスティクス・ファイナンス」と呼ばれ、売主と買主との間に物流業者が「仮の買主・売主(代理購入者)」として入り立替払いをする方法で、「代引き

決済」と類似したシステムである。

ロジスティクス・フィナンスは、物流企業（主に利用運送人（3PLを含む）が貿易取引に関する商流と物流の両方を取り扱い、決済事情や物流事情の異なる売主・買主（独立企業）間の緩衝システムとして機能することで、迅速で安心、かつ、決済と物流との間に時間的ずれを生じさせないなどの効果がある。通信販売や荷主企業の業務のアウトソーシングの増加によるSCMの拡大と質的变化により、急速に増え、グローバル・SCにおけるEC調達、e-market placeでの調達、VMI（Vendor-Managed inventory）などに効果があるとされている。これらは、本来の需要者の代わりに調達を行ったり、本来の販売者の代わりに出先に在庫を持ち「必要なとき」に「必要な数だけ」販売したりする方法である。

荷主企業にとってこのシステムは出先に調達や販売を行うための投資（現地法人、支店、駐在所など）を必要とせず、しかも柔軟に顧客対応ができ、さらに、設備投資や撤退の手間やリスクを軽減できる利点がある。すなわち、荷主企業は利便性を失うことなく資産（投資）のアウトソーシングができるのである。そして、物流企業にとっては新たなサービスの差別化となるのである⁹⁾

物流企業（主に利用運送人（3PLを含む））がこのような売主・買主の代理が行えるのは業務の特性からである。物流企業の本来の業務は2地点間の物理的距離（輸送）や時間的距離の克服（保管）であり、伝統的に船会社は海外に現地法人、支店、駐在所、代理店などを持っていた。荷為替手形決済の場合、売主（荷送人）と買主（荷受人）は異なり、物品（貨物）は船会社、船積み書類は外為銀行や現地の輸出入業者である利用運送人（日本では海貨業）に委ねられる。しかし、コンテナ化による混載業務や複合（一貫）輸送業務の拡大は、実運送人（master B/L・Waybill上）に対して荷送人・荷受人を必要とし、また、複合（一貫）輸送の異なる輸送手段や運送人への積替えのために積替え地点（中継港、中継空港）での接続関係業務などが生じることになる。こうした業務上の理由の外に、荷主企業の海外直接投資に合わせ追随投資が必要となるなど、

彼らの現地法人、支店、駐在所などの設置が必然となり、物流企業が内部化を行える環境が整っていたのである。

7 リスクマネジメントと物流

貿易取引に関係するリスクは、法令、為替、決済、貿易管理、物流、PL (Product Liability：製造物責任) などさまざまあり、それらのリスクマネジメントは為替予約、貿易保険、貨物損害保険、運送責任、PL 保険など貿易取引特有の純粹リスクに対しての保険である。

日本は技術的な比較優位（企業特殊の優位）はあるものの、貿易・投資に関し、円高や厳しい法的規制、高い労働コストやインフラコスト、災害など国際的に見てリスクが非常に高い国になったといえる。

物流高度化がリスクマネジメントに与えた影響は、リスクの質的变化により伝統的リスクマネジメントで対応できないものへ変化したことである。

貨物損害保険でカバーする貨物損害や盗難、亡失などの物理的リスク（純粹リスク）は、コンテナが鉄やアルミで作られ、荷役が容易になり、気密性が高まり、封印も行われるため減少した。ただし、コンテナ化により物品（貨物）の1単位（1包）のサイズが在来貨物船時代よりも大きくなったため、一度の事故の損害が大きくなり、国際運送条約（ヘグ・ウィスビールール、ロッテルダムルールなど）では運送人の運送責任の限度額が増額されている。

貿易保険でカバーする決済リスクや為替予約によりカバーする為替リスクは、貿易取引システムを内部化することにより軽減された。たとえば、決済は荷主企業や物流企業が送金決済やネットィング（相殺決済）、ロジスティクス・ファイナンスを内部取引で使用するため安全性と低廉性が向上した。また、為替は貿易取引の時点で大きな為替変動があっても、資金の移動が必要であれば為替安定期に行うことが可能になったのである。

他方、物流システムの高度化によりロジスティクス、SCMが普及することは間接的なリスク（投機的リスク）を拡大させた。間接的リスクはその規模が

規定しにくく法則化，保険化しにくいため伝統的な保険の形態ではヘッジできない。たとえてきても，その規模が非常に大きく複雑であり保険料が高く，一般的な企業では保険加入が難しい状態である。

荷主企業やSCのロジスティクス，SCMはリーン（生産・流通）システムが基本であり，国際分業が分散傾向にあり巨大化，複雑化するに従い，その一部が停止することにより発生するSC全体のリスクは甚大となっている。

物流（コンテナ化）と情報・通信システムの高度化と普及は，部品や半製品から製品にいたる物品（貨物）のグローバルな在庫管理を可能にし厳しい効率化を行っているが，同時に調達・生産・物流・販売の各段階で在庫を適正な数量に切り詰めているため想定外のリスクによりSC全体が停止し，生産（付加価値）を伴わない人件費，地代，金利などの固定費（間接費）だけが発生する。そして，このリスクをヘッジするためSCの各企業や工程が在庫を持つことは，企業間競争の激しい経営環境の下では経営的（財務）リスクを生じさせる矛盾を抱えている。

間接的リスクを生じさせる原因の多くは，災害（人的災害・自然災害など）や事故，貿易摩擦などを原因とする輸出入国の一時的な保護政策，不着・遅延・欠品などの貿易取引上の伝統的リスクである。海賊や火山の噴火，台風など航路上のリスクがSC寸断につながるケースもある。たとえば，2010年にアイルランドで発生した火山爆発により欧州のほぼ全域の空港が閉鎖となったことや1990年頃からソマリア沖の海賊が増加したことなどである。輸送距離が長い場合や出荷を急ぐ場合にも恒常的に不着・遅延・欠品は発生しているが，航空貨物輸送が発達しているため緊急対応できるケースが多い。しかし，災害や保護政策によるリスクは生産体制の復旧に時間がかかり解決が難しくなる。たとえば，2011年3月に発生した東日本大震災やその後のタイの洪水はこれまでにない規模でSCを寸断し巨額の固定費（間接費）の損失につながった。

内部化は貿易取引に関係するリスクを相対的に軽減できる方法であるが，すべてをマネジメントすることは難しい。また，時間の経過とともにリスクも変

化する。そして、今後も国際分業が細分化，拡大し，グローバル・ロジスティクス，SCM が普及するにつれ，貿易取引のみに関係するリスクはますます部分的なものになっていく。

8 貿易管理と物流

貿易管理は①高関税，②輸入数量制限，③国内法による規制，④書類及び手続きの煩雑さ，⑤担当省庁事務所の分散立地などの問題があり，貿易取引システムで最大のボトルネックといわれ，WCO（World Customs Organization：世界税関機構）や，国や地域の貿易管理担当局などにより，時流に合った簡素化や世界共通化，情報化などが進められている。

簡素化は，国内法の改正により法令の撤廃や規制緩和を行うと同時に，貿易管理の1国2制度として，AEO（Authorized Economic Operator）制度のような優良な荷主企業や物流企業には簡素化された手続きを，それ以外のものには厳しい措置を行わせるものなどがある。世界共通化は，HS 番号（Harmonized Commodity Description and Coding System：商品の名称および分類についての統一システム）や課税標準などである。HS 番号は9桁のうち6桁までが世界共通で最後の3桁が各国の事情を考慮して異なっている。課税標準では複合物の場合，どのHS 番号を採用するかという解釈の統一性である。物品（貨物）の輸出があれば必ず輸入があるわけであり，関係法令や書類，手続きの共通化は貿易管理の迅速性を向上させることができる。しかし，まだ十分に進んでいない⁷⁾

情報化は，オープンシステムによる UNEDIFACT（United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport）のような国際的な情報ネットワークや荷主企業，物流企業，関係省庁，金融機関などの貿易管理関係当事者間の情報ネットワークの連結，ペーパーレス化，手続きの簡素化などである。日本では NACCS が中心になりシステムが構築されている。理想的な貿易管理の情報システムは輸出国側の申告情報を入力することで

輸入国側の輸入申告も同時に行えるものである。ただし、貿易管理システムはセキュリティ対策や国や地域の実態に合わせ独自に開発されたものが多く連結が難しいようである⁸⁾。

物流高度化が貿易管理に与えた影響は、直接的、自発的なものではない。貿易管理の主導権は国や地域の政府にあり貿易政策の一部となっており、貿易取引システムの構成要素の中では自立したものである。他の構成要素である売買決済、代金決済、リスクマネジメント、物流が「荷為替手形決済システム」を構築したときのように相互調整をしながら改善が進むのに対し、貿易管理は独立性が高い。その1つの例が内部化により発生することがある「移転化価格」や「特殊関係」への対応である。このため、規制緩和を行う場合も貿易取引システムの他の分野とは距離を置き、当事者（荷主企業、物流企業）や貿易相手国政府、WTO-WCOの依頼などにより、あるいは、自国政府が貿易取引の全体の流れを見ながら行う場合が多く、物流高度化に合わない部分も多数残っている⁹⁾。

貿易管理の構造は大きく3つに分けることができる、第1は「国境措置（関税関係法令など）」、第2は「基準認証措置（国内関係法令など）」、第3は「関係書類、および、手続き」である。

第1の国境措置は、物品（貨物）が国境を通過（輸出、輸入）するためのもので、第2の基準認証措置は、輸入において物品（貨物）を国内で管理するためのものである。そして、第3の関係書類、および、手続きは物品（貨物）の輸出入に必要な申告、申請を行うものである。

高性能貨物、特殊貨物、危険物、生物などの物品（貨物）を輸出入する場合や複合（一貫）輸送を行うためFCLを使用する場合などには、国境措置と基準認証措置が1つの物品（貨物）に同時に発生することがあり、それぞれの手続きを経なければならない。

たとえば、日本では国境措置である関税関係法令は財務省、基準認証措置である国内法令は関係省庁と分かれており、それぞれの省庁が監督する事務所に

申告・申請する必要がある。また、書式や手続き、情報システムが異なることも多く非常に煩雑である。このため、迅速な処理を行う目的でシングルウィンドー化が進められ合同庁舎などに複数の省庁の事務所が入居することも多い。また、物理的に迅速性を向上させるため、ガンマ線やICチップなどの最新の機器を導入し物品（貨物）の管理や検査を行っている。

貿易管理の撤廃や規制緩和を行うにあたり、国や地域と荷主企業との間には相反する考え方がある。

国や地域は、急速に経済のグローバル化、貿易政策や貿易管理の平準化が進むが、グローバルで自由な労働移動ができない現状では、国や地域の経済成長を維持し経済の衰退を食い止めなければならない。また、国内の生活の安全や国際平和のため麻薬や病原体、武器などの流出入を阻止しなければならない。さらに、高度情報化社会の中で自国技術の流出などを阻止することも不可欠となっている。これに対し荷主企業や物流企業は、経済のグローバル化が進み企業間競争が激化する中、企業の競争優位を維持するため国際分業の拡大を進め効率化や市場確保などに努力している。このため、リードタイムの短縮、コスト削減、柔軟性の確保はグローバル・ロジスティクス、SCMの構築にとって重要な条件であり、それらの増加につながる貿易管理は積極的に簡素化して欲しいと望んでいる。

日本の貿易管理改善の問題は、現行法の改正を最小限にし、運用で対応しようとしていることである。先進国でありながら途上国並みの貿易管理であるため、急速に変化する貿易取引に対応できない状態にある。貿易管理を運用で対応している例として、たとえば、国際VMIを導入するため非居住者による輸入が可能になった、2001年の9.11以後日本版AEO制度が導入された、沖縄県中城などに自由貿易地域が作られたことなどがある。これらは、法令の一部改正や臨時立法により行われているが、関税関係法令、国内法（他法令）などの根本的改正が行われなため経済のグローバル化に迅速に対応できない状態にある。

また、税関は「優良な荷主企業には簡潔な手続きを、その他の荷主企業には適正な通関手続きを」という基本的姿勢をとっており、AEO制度やFTA/EPAによる貿易自由化などがその例である。しかし、AEO制度やFTA/EPAの制度は企業の登録や原産地の証明などリードタイムとコストの増加を招くことが多く十分に普及していないのが実態である。

9 ま と め

物流・情報・通信システムの高度化と普及が、貿易取引システム、および、貿易・投資の規制緩和に大きな影響を与え貿易取引システムの内部化が進んでいる。そして、荷主企業の国際分業システムは「国際分業＝国際物流」の形態をますます深化させ、今後も企業間競争の激化、グローバル・ロジスティクス、SCMの充実の必要性により、多国籍化した荷主企業や物流企業の内部化の比率は増加することが見込まれる。

また荷主企業は、自社の持つ経営資源が外部のそれと平準化すれば、選択と集中、アウトソーシングを進める。物流部門においては物流企業への依存度をさらに高めるであろう。しかし、貿易取引システムなどの平準化がいくら進んでも言語や文化の違いから問題は残り、グローバル・ロジスティクス、SCMの高速化、リーン化は些細な問題を大きな問題へと発展させる可能性がある。

そこで、物流企業、特に利用運送人（3PLを含む）の緩衝材（調整要因）としての役割が重要となってくるのである。このため、世界統一した資格試験など彼らの知識や技術の高度化、グローバルな平準化が継続して進められている。たとえば、FIATA（Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés：国際輸送代理店業者連盟）を核としたIATA（International Air Transport Association：国際航空運送協会）やJIFFA（Japan International Freight Forwarders Association：国際フレイトフォワードーズ協会）が行う資格試験などである。

こうした変化の中、ある問題が生じると思われる。それは、大企業の系列か

ら外れている中小のサプライヤー（荷主企業）や特殊技術を持たないサプライヤー（同種のサプライヤーが多く存在し、現地調達が可能になり川下企業からのプル要因が低い海外のサプライヤー）などが、高度化した物流企業から適切なサービスを受けられないリスクに陥り、川下企業の求めるリーン（生産・流通）システムに対応できない可能性があるということである。このようなサプライヤーが川下企業に追従し海外直接投資を行えば問題は減少するが、資金力がなく経営環境の変化に柔軟に対応できないサプライヤーである場合は深刻な問題となろう。

他方、物流企業においても淘汰が生じる。荷主企業のアウトソーシングの拡大により企業間工程間分業は増加し、高速で良質のSCを構築するにはロジスティクス・ファイナンスは重要なサービスであり、今後物流企業のサービスの核となる可能性がある。しかし、このサービスを円滑に行うには潤沢な資金力が必要になり、資金力のない中小企業には厳しい経営環境となるであろう。

2008年のリーマンショック以後、東アジアや米欧を中心としたグローバルなネットワーク型分業システムの流れがやや崩れ、複数の新興国でのサテライト集積の形成が進み、グローバルSCの構造が変化するため、こうした淘汰の傾向は顕著になると考えられる。

注

- 1) 3PLとは、企業の流通機能全般を一括して請け負うアウトソーシングサービス。自身は物流業務を手がけない企業が、顧客の配送・在庫管理などの業務を、プランニングやシステム構築などを含め長期間一括して請負、外部の物流企業などを使って業務を遂行する。物流業者に業務を委託するのとは違い、3PLは「荷主の物流部門」として振舞うため、複数の物流業者から最も荷主の利益にかなう業者を選択したり、荷主側の要望を物流業者と交渉したりといったことが可能となる。IT用語辞典 (<http://e-words.jp/w/3PL.html>)
- 2) 独立企業とは、税務関係で使用する言葉。親子関係や総代理店、共同経営などの特殊関係がない企業のこと。
- 3) グローバルな分業工程の最適配置を支援する方法として部品や半製品の標準化・汎用化・汎用モジュール化も進んだ。
- 4) 日本貿易関係手続簡易化協会（JASTPRO）

- 5) 一方が非締約国である場合は、締約国の法令を採用すると売主、買主が合意すればウィーン売買条約が適用される。
- 6) 日本通運 「日通キャピタル」。http://www.nittsu-capital.co.jp/
- 7) WTO-WCO, FTA/EPA が浸透してきた今日でさえ国境措置や基準認証措置、書類および手続きの煩雑さを保護貿易の手段とする傾向がある。金融取引システムがグローバル化している今日、通関システムなどの貿易管理に関するグローバルシステム化も技術的には可能であろう。しかし、自国の関係法令や手続きを他国と統一しないことで国内産業や既得権の保護などが行えるのである。
- 8) シンガポールは貿易管理システム (TradeNet) を 1989 年に導入しほとんどの許認可手続きが 20 分以内に完了するようになった。このシステムを導入した理由は、貿易取引の迅速化もあるが、他の ASEAN 加盟国の港湾や空港などのインフラ整備と法的整備が次第に進み、従来からの貿易管理システムでは中継港としての競争優位を維持できなくなってきたためといわれている。
- 9) 貿易管理は基本的に海上、航空、陸上の輸送手段の影響をあまり受けず、どの輸送手段でもほぼ平等に適用される。

参 考 文 献

浜谷源蔵・椿 弘次, 2008, 『最新貿易実務 (補訂新版)』同文館出版

“TRIM (Agreement on Trade-Related Investment Measures)” (貿易に関連する投資措置に関する協定)

国際連合国際商取引委員会 (UNCITRAL), “CISG (Convention on Contracts for the International Sale of Goods)” (国際物品売買契約に関する国際連合条約 (ウィーン売買条約))

国際商業会議所 (ICC), “Incoterms 2010” (インコタームズ 2010)

国際商業会議所 (ICC), “ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 2007 Revision (UCP600)” (2007 年版改訂版荷為替信用状に関する統一規則および慣例)

“NACCS (Nippon Automated Cargo And Port Consolidated System)” (輸出入・港湾関連情報処理システム)