

## |||書 評|||

## 鈴木 暁『国際物流の理論と実務』

澤 喜 司 郎

## (I)

著者は、今日の物流は従来まで主流であった物流の機能別や輸送モード別による棲み分けでは対応できなくなり、荷主側は国際複合輸送などのシームレスな国際物流を求め、物流業者もそれらのサービスをいかに効率よく提供するかが課題になり、さらに近年には供給サイドから生産、販売に至る物の流れを他企業とも連携して在庫の圧縮やロジスティクス業務の効率化を図るサプライチェーン・マネジメント(SCM)が注目され、とくに多国籍化した荷主企業にとってこのSCMを国際間でいかに効率よく展開するかが問われているという。

このような現実の中で、本書は「国際物流を従来のような、縦割りのな枠組みから業際的なアプローチとして試み・リンクとしてのキャリアは海運のみならず航空も対象に取り込み、さらにノードとしてのフォワーダーやターミナルの業務にも言及し」、「国際物流に関する基本的な理論に実務を加味した」もので、著者によれば社会人向けとしては初級程度の読者を意識したものであるという。

本書の章構成は

- 第1章 貿易と国際物流
- 第2章 国際物流の現代的特徴
- 第3章 国際物流と海運業
- 第4章 定期船海運
- 第5章 定期船海運の実務
- 第6章 不定期船海運
- 第7章 航空貨物輸送
- 第8章 国際複合輸送
- 第9章 コンテナ輸送とコンテナ・ターミナル
- 第10章 コンテナ貨物と通関業務
- 第11章 国際物流とフォワーダー業務

である。以下、本稿ではまず各章の内容を簡単に紹介した後に、いくつかの点について簡単なコメントをしたい。

## (II)

第1章「貿易と国際物流」では、貿易の定義、貿易における輸送の意義および輸送手段の選択について概観し、次いで国際物流におけるリンクとノードについて説明した後、自家物流と他人物流について述べ、第2章「国際物流の現代的特徴」では企業の海外進出の推移を段階区分し、その特徴を概観するとともに現段階での特徴を整理した上で多国籍企業のロジスティクス戦略と国際物流のアウトソーシングについて述べている。第3章「国際物流と海運業」では、貿易取引における貨物輸送においてはわが国では海上輸送がもっとも多く利用されていることから国際物流における海運サービスについて概説した後、海運市場の構成とわが国の海上荷動きおよびわが国商船隊の輸送量についてその現状が示されている。

第4章「定期船海運」では、定期船の概要と定期船市場の特徴について概観した後、海運同盟の組織や主な海運同盟を紹介するとともに、コンテナ化の進展が海運同盟に及ぼした影響とコンテナ船社の合併・買収とコンソーシアムの展開について述べ、第5章「定期船海運の実務」では定期船のブッキングの方法や注意事項、海上運賃の基本的仕組みを紹介した後、船荷証券の性質や種類についてその概要を述べている。第6章「不定期船海運」では、不定期船海運の需給状況や不定期船市場の特徴、インダストリアル・キャリッジについて概観した後、用船契約と不定期船運賃について説明し、第7章「航空貨物輸送」では航空貨物の特徴と航空フォワーダー、航空運送状について概観した後、航空貨物輸送の運賃の適用基準や運賃計算の原則を計算事例をあげながら説明している。続く第8章「国際複合輸送」では、国際複合輸送の概念とそれが発展してきた背景、国際複合輸送の担い手について概観した後、海陸国際複合輸送およびシー・アンド・エアの主要ルートを紹介し、複合運送人の責任と複合運送証券について説明している。

第9章「コンテナ輸送とコンテナ・ターミナル」ではコンテナ輸送の展開とその経緯について概観した後、コンテナ・ターミナルおよびコンテナ貨物の積付けに関する用語を解説し、第10章「コンテナ貨物と通関業務」では主にコンテナ貨物の通関に関する手続きと用語を説明し、第11章「国際物流とフォワーダー業務」ではフォワーダーの機能とわが国および欧米のフォワーダーの現状を概観した後、わが国に

におけるフォワーダーの課題とサードパーティ・ロジスティクスについて述べている。

このように、第1章～第3章では国際物流についての総論、第4章～第8章では海運や航空、その両者が複合した国際複合輸送というリンクについての各論、第9章～第11章ではコンテナ・ターミナルやフォワーダーの業務などノードについての各論がそれぞれ展開されている。

### (III)

国際物流における海運サービスについて概説する中で、著者は「海運サービスの生産要素は次のように構成されている。すなわち海運労働を担う船員、輸送手段としての船舶や港湾、航路、それに輸送対象としての貨物である」(29頁)とし、同頁には船舶の生産要素として労働力、輸送手段、輸送対象の3つがあげられているが、これは船舶の生産要素ではなく海運サービスの生産要素の誤植であろう。この誤植は別として、問題は輸送対象を海運サービスの生産要素としていることである。一般の製造業における生産では労働の対象は生産物の質量的媒体という意味で原材料であるが、交通においては移動の対象(著者がいう輸送対象)は交通労働過程の一つの契機ではあるが原材料ではなく、このことは一般の労働過程においては労働対象を欠く生産はあり得ないが、交通においては移動の対象が労働過程に入り込まなくても交通サービスの生産が可能であるため、移動の対象(輸送対象)は生産要素とはいえない。このことは、著者自身が「定期船が積載貨物の多寡にかかわらず、公表したスケジュールに従って定期運航サービスをする・・たとえ荷動きが少なくても自社船の配船縮小(係船など)、航路からの撤退あるいは他航路へのシフトなどを容易に行えない」(41-2頁)と述べているとおりであり、そのため海運サービスの生産要素として輸送対象をあげることは理論的な整合を欠くことになる。

この問題をより厳密に述べておくと、「不定期船においては労働手段の稼働(生産の開始)時には労働対象が過程に入りこんでいるために注文生産＝先物取引の形態をとり、そのため交通用役は消費がなければ生産もなく、輸送能力とは無関係に消費数量が生産数量を規定することになる。しかし、定期運送においては労働手段の稼働(生産の開始)時には労働対象が過程に入りこんでいないことがあるため見込生産＝直物取引の形態をとり、そのため交通用役は消費が見込まれれば生産され、輸送能力に制約される生産数量が消費数量を規定することになる」(拙稿「交通用役の特質と交通労働の価値」、下山房雄・山本興治・澤喜司郎・香川正俊編著『現代の交

通と交通労働』御茶の水書房，1999年，35頁)のである。

また，著者は「定期船市場とは，定期船船社が供給する海運サービスの取引に関する場，すなわち，船社と荷主との間で定期船による貨物輸送に関する取決めが行われる抽象的な場のことである」(41頁)としているが，経済学では一般に市場とは需要と供給の関係をいい，定期船市場という場合には抽象的にも「場」を示すものではない。続けて著者は，船社経営の面から定期船海運には「定期船運航サービスの定時性と公共性」という特徴があるとし，定時性については著者の指摘するとおりであるが，定期船海運に公共性があるとは言えず，公共性があるとするならば著者はその説明をすべきであるが，その説明はまったくなされていない。さらに，定期船海運の特徴として「船舶の航行安全のために，輸送貨物が不足する場合にはベースカーゴ(底荷—鋼材など)を必要とするうえに，船員費，食料，燃料等の費用(固定的費用)は船型(船舶トン数)の大きさに関係なく生ずる」(42頁)としているが，終身雇用や年功序列賃金を採用しているわが国では直接船費である船員費は固定的費用(固定費あるいは不変費)であるが，食料費や燃料費は航海費用であり，それは一般にいう変動費あるいは可変費に相当するもので，そのため食料費や燃料費を固定的費用とは言えず，船型(船舶トン数)の大きさに関係なく生ずるものとも言えない。

#### (IV)

著者は，「海運サービス(用役)の販売との関連でみると，オーナーは自ら海運サービス販売のために荷主と交渉せずにオペレーターからの依頼で所有船腹や雇用船員を提供している。一方，オペレーターは自らの保有船腹のほかにオーナーからの船腹の提供により荷主に海運サービスを販売し，海運経営を行っている。このようなオペレーターとオーナーの関係は，いわば元請と下請による系列関係にある。世界の海運企業がオペレーターによる経営が一般的であることから，わが国特有の二重構造になっている」(30頁)としている。しかし，オペレーターとオーナーの関係は用船市場における需要者と供給者の関係にすぎず，その関係がオペレーターと荷主の関係の延長線上にあるかのような「元請と下請による系列関係」と規定することは適切ではないばかりか，船舶の保有，マンニング，運航の企業内国際分業体制の現れである便宜置籍が世界的に一般化している現在ではオペレーター(船舶の運航)とオーナー(船舶の保有)の存在を二重構造と呼ぶのであれば，それはわが国特有のものとは言えないだろう。オーナーとオペレーターという二重構造がわが国で特有と

するならば、それは内航海運においてであり、そこでは内航海運業法が事業規模(基準船腹量)を定め、この基準によって零細運送業者(オペレーター)が排除され、貸渡業者(オーナー)に移行を強いられているのであり、著者がこのことを「わが国特有の二重構造」というのであれば、それは著者の指摘するとおりである。

また「裸用船は、船舶の賃貸借契約にもとづく用船である。船舶の所有者である船主とその用船者は、船舶という物の賃貸借をしているにすぎない。船舶を運航するために用船者自ら船員を手配する必要がある。用船者が収益を上げるためには、再び用船に出すことになる。このため、用船者は船主に裸用船料を支払い、再用船者から運賃などの収入を得る」(90-1頁)と著者は説明しているが、用船者が収益を上げるために再び用船に出すのは用船者が裸用船した船舶に乗組員を配乗して定期用船に出す場合であり、そのときには「用船者は船主に裸用船料を支払い、再用船者から運賃などの収入を得る」のではなく、再用船者からは定期用船料を得るのである。他方、「船舶を運航するために用船者自ら船員を手配する」場合の用船者がオペレーターであるとすれば、用船者としてのオペレーターが収益を上げるために再び用船に出すことは基本的にはなく、オペレーターが収益を上げるためには用船した船舶を自ら運航するのであり、このときオペレーターつまり「用船者は船主に裸用船料を支払い」、自らは船舶の運航によって運賃を得るのである。

さらに、著者は「不定期船の輸送は用船運送といわれ、荷主が船会社と契約し、特定の貨物について船腹を借り切って輸送するものである」(76頁)と定義する一方で、以降の図表で不定期船市場の構成を表すときに先達の研究を引用しながら、不定期船市場を船舶調達市場と船舶運用市場に大別しているが(82頁)、理論的には船舶調達市場は「荷主が船会社と契約し、特定の貨物について船腹を借り切って輸送する」という不定期船市場(著者のいう船舶運用市場)とはまったく別の異なる市場であり、船舶調達市場が不定期船市場を構成するとは言えない。また、著者は船舶運用市場を自家輸送市場と他人輸送市場に大別しているが、他方で自家輸送市場(固定市場)は「自由市場(他人輸送市場・筆者加筆)のように運賃市況に左右されない固定的、限界的な市場を形成しており、不完全市場と呼ばれる。この固定市場は、荷主自身が海運用役の自家生産を行うことから、他人輸送に対して排他的である。その意味で自家輸送と同義であり、市場を形成しない」(81頁)とし、その説明に整合がみられないばかりか、著者は自家輸送市場を不完全市場と呼んでいるが、経済学的には不完全市場とは他人輸送市場における一つの市場形態であり、自家輸送市場を不完全市場と呼ぶことは経済学的には適切とは言えない。

## (V)

物流アウトソーシングを説明する中で、著者は「荷主から発生する物流は通常、物流を直営する自家物流と物流業者に依存する営業物流に大別され」、「最近注目されている物流のアウトソーシングは、いわゆる営業物流に依存する考え方とは異なる。・・アウトソーシングの分野が物流やロジスティクスであれば物流アウトソーシングといい、荷主企業が物流を物流業者に委託することである」(180-1頁)としているが、物流業者への「依存」と「委託」の物流上の本質的な違い等が説明されていないために筆者の意図を理解しにくく、このような説明不足的なところも散見される。

以上、いくつかの気づきについて簡単なコメントをしたが、これによって本書の価値が下がるというものではなく、著者が国際物流を従来のような縦割りの枠組みから脱して業際的なアプローチを試み、リンクとしてのキャリアについては海運のみならず航空やその複合体も対象に取り込み、さらにノードとしてのフォワーダーやターミナルの業務にも言及するとともに国際物流に関する基本的な理論に実務を加味しようとした意図は十分に達成されているばかりか、本書は現代的な国際物流の学問的体系化の一つの方向性を示すものと言えよう。

最後に、筆者は本書を著者より謹呈されたが、筆者が浅学非才なために本稿において本書の的確な書評ができず、また筆者の誤読の可能性もあり、この点については著者のご海容をお願いする次第である。

(成山堂書店, 平成12年, 191+4頁, 2,600円+税)