

III 書 評 III

小林 晃・平田義章・木下達雄
『21世紀の国際物流—航空運送が創る新しい流通革命—』

澤 喜司郎

(I)

20世紀の終盤に米国や欧州で始まったグローバルな貿易の自由化はもはや世界的な趨勢であり、とりわけ貿易運送にかかわる国際物流の分野で最も注目を集めているのが航空貨物運送である。それは「国際物流の新しい需要を、どんどん掘り起こしていくことが確実であり、また期待され」、このようなグローバルな貿易自由化の潮流や航空貨物輸送の大いなる進展は貿易取引に使用されるトレード・タームズ(貿易定形取引条件)にも影響を及ぼすことは必至で、「Ex系、Delivered系への移行は、欧州、米国から、近い将来日本を含む他の諸地域に波及することは間違いない」と著者たちはいう。

本書は、こうした「世界の国際物流の潮流を解説しながら、わが国の国際物流への対応やさまざまな問題点」について論述したものである。

本書の構成は、

第1章 21世紀の国際物流をどう考えるか

第2章 航空運送がもたらす流通革命

第3章 変貌する国際輸送市場

第4章 トレード・タームズはFOB、C&F(CFR)、CIFからEx系、Delivered系に移行する

第5章 国際物流の今後の展望

である。

以下、本稿では各章の内容を簡単に紹介しつつ若干のコメントをしたい。

(II)

第1章「21世紀の国際物流をどう考えるか?」では、「何故、航空運送なのか」「国際輸送の現状を認識する」「21世紀のトレード・タームズはどのように変化する

だろうか」をテーマに各執筆者がそれぞれ問題提起（開題）をしている。

「何故、航空運送なのか」では、その誕生から100年しか経っていない航空輸送が私達の生活にしっかりと根づき、個人の並行輸入だけではなく商業的にも航空輸送は活躍し、原油、鉱石、穀物以外には航空機で輸送できない商品貨物はなく、現在航空輸送に多く使用されているジャンボ貨物専用機の積載量は120トンと、その量は船舶とは比較にならないくらい少ないが、地球上に存在する輸送手段の中で輸送速度は最も速く、航空機は「確実に信頼性の高い物流手段」であるといい、「商品の組み立て、生産とその販売は航空輸送のネットワークの助けを借りてグローバルに展開し…原材料生産地から材料の輸送、部品の生産、組み立て、そして製品の一時保管デポなど個々の物流拠点を航空ネットワークで結ぶことにより、生産コストを押さえ、付加価値を生み、販売市場は世界の隅々まで広がって」いるという。

「国際輸送の現状を認識する」では、「貿易の自由化は世界的な趨勢であり、顧客企業のニーズに対応するため国際輸送の市場も大きく変化し…コモン・サービスからコントラクト・サービスへの移行、ドア・ツウ・ドア定時サービスの拡大、ロジスティクスの効率化とコストの削減などが大きな潮流となっており、競争が激化し、情報技術が開発されているなかで新しい市場が形成され」、「世界の国際輸送の市場では、今後…ロジスティクスの総合サービス企業による寡占化が進むとともに、フォーワーディング、ロジスティクスなどの分野で専門化された企業は、卓越した専門サービスを開発し、荷主のニーズに対応するため独自の営業戦略を展開していくことが予想」されるとしている。

「21世紀のトレード・タームズはどのように変化するだろうか」では、貿易取引にはトレード・タームズが使用され、これは永年の貿易取引のなかで自ずと形成されてきた定形化された売買契約条件のことで、法律ではなく商慣習であり、使用が義務づけられているわけではないが、貿易売買にあたり貿易業者はほとんど必ず取引形態に適したトレード・タームズを利用し、その代表的なものとしてFOB、C&F (CFR)、CIFがあるが、これらは在来貨物船用の港から港までの輸送を対象としているため、国際複合輸送の進展などに対応して航空機、コンテナ船用のFCA、CPT、CIPが新たに追加されたが、わが国ではほとんど使用されていないのが現状で、また将来のトレード・タームズとしては欧州ではすでに主流となっているEx系、Delivered系が一般的になるとしている。

(Ⅲ)

第2章「航空運送がもたらす流通革命」は、目次的には「航空運送のハードウェアとは?」「航空運送のルール」「航空ロジスティクス」「航空運送の責任はどうなっているのか」「これからの航空運送」から構成されている。

「航空輸送のハードウェアとは?」では、「航空輸送の画期的な発達により世界は小さくなり…世界の隅から隅まで航空路が伸び、市場がグローバルに広がって行き…いまや世界の果ての市場でさえも1週間もあれば十分にアクセス出来」、「海産物、野菜、果実、花などの生鮮品も、特殊な医薬品などについても、地理的な制約および時間的な制約から解放されてグローバルな市場に流通させることが可能になり」、「販売マーケットが一つの限られた地域から、大陸単位に、さらに、世界の隅々までというようにグローバルに広がり」、その結果「物が作られるから売るという生産主導型のプッシュ販売 (Production-oriented Push Sales) ではなく、顧客の需要があるから物を生産する、即ち、顧客の需要が生産を引っ張るというプル生産販売 (Customer-oriented Pull Sales) に変化」したという。

「航空運送のルール」では、国際民間航空条約 (通称、シカゴ条約) や国際航空業務通過協定、バミューダ協定、オープン・スカイ協定について解説した後、アライアンス (企業同盟) の現状について述べている。「航空ロジスティクス」では、情報通信技術に関連して世界各地で当たり前のようにになっている到着前通関はわが国では実施されておらず、日本の通関システムは関税法上、申告対象貨物が税関の監督下に入っていないと輸入許可申請ができない法体制になっていると批判した後、航空から離れ一般論としてのサード・パーティ・ロジスティックやサプライ・チェーン・マネジメントについて説明している。「航空運送の責任はどうなっているのか」では、国際航空条約 (パリ条約) やワルソー条約、ヘーグ議定書、グアテマラ議定書などの条項を延々と解説している。

「これからの航空運送」では、日本の空港の着陸料の高さなど日本の航空政策を批判し、「空港は国家の繁栄のための不可欠な社会資本」であり、「新東京空港公団や関西空港株式会社を廃止し、国土交通省直轄とし、運営は一般財源を使ってすべき」と主張し、「物流の怖いところは一旦、流れが出来て定着するとなかなか流を変えるのは困難であるということ」だが、「それでも、何もしないよりも、新しい物流環境下で競争できる方策を日本国として考え出さなくてはなりません」と結んでいる。

さて、本章は97ページに及び、本書全体の約41%の紙面を占めているが、本章の

テーマである「航空運送がもたらす流通革命」に関する記述は少なく、全体として纏まりがなく、なかなか著者の主張が見えてこない。これは「航空運送がもたらす流通革命」というテーマの下での論理的な節立ての不十分さに起因するものと思われる。見えた主張は日本の航空政策の批判くらいなもので、それはわが国における国際物流の一つの問題点としての指摘としては成功していると言えるが、これも本書の中での位置づけが今ひとつ不明確である。例えば、インフラとしての空港、日本の航空政策などをそれぞれ1つの独立した章のテーマとして取り上げるなど、読みやすさという観点からはテーマを厳選して本章を5つくらいの章に分けて論述すべきである。

(IV)

第3章「変貌する国際輸送市場」は、目次的には「複合輸送は国際輸送の基幹である」「輸出入手続の簡素化はコストの削減をもたらす」「規制緩和とグローバルゼーションは世界の趨勢である」「新しいサービス企業が誕生する」から構成されている。

「複合輸送は国際輸送の基幹である」では、欧米を始め世界の主要内陸地点間に設定されている複合輸送のルートは概ね船社の主導で運営され、フォワーダーが兼業する NVOCC や専業の NVOCC もほとんどの場合、船会社が設定した複合輸送のルートに乗っかり、NVOCC としてのサービスを提供している場合が多く、それは「複合輸送のオペレーターは、世界の国際輸送市場で2つあるいはそれ以上の輸送モードを統括し、既存の単一ルートより競争力のあるルートを開発することを使命」としているものの、世界の輸送市場で複合輸送ルートを開発することはそう容易なことではないからであるが、「国際複合輸送は、貿易取引が EXW と DDP/DDU の条件に大きく移行するなかで一層の開発が求められ…迅速かつ効率的な国際間の輸送が実現するための規制の緩和が今後とも要請」されるとしている。

「輸出入手続の簡素化はコストの削減をもたらす」では、「税関手続の簡素化は貿易貨物の流れを効率化し輸送コストの削減をもたらす…その効果は貿易に携わる各企業のみならず政府にも」及ぶとして、効率化が進められているアメリカや EU の輸出入手続を紹介した後、「わが国の場合は、画一的な保税地域主義と船積前許可制度が輸出貨物の円滑な輸送を大きく妨げ」、輸入では貨物が到着し実際に保税地域へ搬入されたことが確認されない限り申告できず、貨物の到着から引き渡しまでの時間が長くなるため「輸出入貨物の流れを迅速化するための制度の改正、業界

慣行の改革が必要」という。

「規制緩和とグローバリゼーションは世界の趨勢である」では、アメリカにおける規制撤廃の効果は鉄道輸送やトラック輸送、国内フレイト・フォワーダー、海上輸送仲介業者 (OTI)、エア・フレイト・フォワーダー、輸入通関業者についてみた後、「先進国では、不必要な規制を排除し、国営から民営化へと企業の活動を自由競争に委ねることが潮流」となり、「規制の排除と情報技術のさらなる開発によって新しい形態のサービスが生まれ」、その例としてアメリカにおけるインテグレーターとサードパーティ・ロジスティクス・サービス・プロバイダー、EUにおける大手フレイト・フォワーダーとロジスティクス会社について個別に企業を取り上げて説明している。

「新しいサービス企業が誕生する」では、アメリカでは「旧来の機能の寄せ集め的な総合集団機能ではなく、それぞれのコア機能の拡充を最優先し、それぞれの専門部門を統合し、グループとして市場シェアの拡大をはかろうとする戦略的な傾向がみられ」、EUでの「注目すべき動きは、ヨーロッパ各国の郵便局の事業拡大で」、
「新しい世界環境のなかでメール、エクスプレス、ロジスティクス、ファイナンスの各業種をグローバルに統合する一つのサービス企業が誕生」するなど「世界の趨勢は寡占化の方向」にあるが、「わが国では、企業の系列化と固有の流通形態、独自の物流子会社の設立に加え、ロジスティクスの運営については、あくまでも荷主が主導的な立場」にあり、また「業者側も、業務知識の不足、情報技術の開発の不備などにより、特定荷主のロジスティクスの最適化にかかわるサービスを提供するまでにいたらず、単なる付加価値サービスを含めた断片的な輸送、倉庫管理などの業務、あるいは通関、フォワーディングを含めた一貫輸送をロジスティクス・サービスと称している場合が多い」としている。

さて、本章は80ページに及び、本書全体の約34%の紙面を占めているが、本章のテーマである「変貌する国際輸送市場」に関係のない記述も多く、また国際輸送市場をどのように定義し捉えているかが分かり難しく、第2章と重複する箇所もあるなど全体として著者の主張がやや分かり難い。本章も前章と同じようにテーマを厳選して4つくらいの章に分けて論述すべきである。

(V)

第4章「トレード・タームズはFOB, C&F (CFR), CIFからEx系, Delivered系に移行する」は、目次的には「トレード・タームズを積極的に使いこなそう」「わ

が国では依然として FOB, C&F, CIF が主流である」「将来のトレード・タームズは必ず Ex 系, Delivered 系へと移行する」から構成されている。

「トレード・タームズを積極的に使いこなそう」では、「トレード・タームズが貿易で広く使用されてきたのは、契約商品の取引場所および価格採算がきわめて明確に表示されているからで…売主・買主は、売買条件締結にあたり、まずその商品が売主から買主に引き渡される場所を指定し、その場所までの費用を価格に込めて採算し、その特定場所渡しでいくら、と算定した価格を条件づけることが、取引の正確と迅速を期するうえで最も効果的」で、「トレード・タームズは貿易取引についての基本的な約束事なので、売主・買主双方に十分な理解があれば、いくつかのトレード・タームズを使用することで、世界中のどこの国の企業とも貿易取引」ができるが、コンテナ船や航空機の運送人責任の始終は在来貨物船のそれと異なり、FOB, C&F, CIF を使用すると理論的に不都合が生じるため、国際商業会議所 (ICC) は「コンテナ船、航空機等の運送手段を利用する場合には… FCA, CPT, CIP を使用するよう、貿易業者に強く求め」ているという。

「わが国では依然として FOB, C&F, CIF が主流である」では、「わが国のトレード・タームズは FOB, C&F, CIF が中心で、海上運送で約95%、航空運送で約90%を占め」、FCA, CPT, CIP が使用されない理由は、貿易業者が理論的整合性よりも、伝統的な信頼感、使いやすさ、に基づいてトレード・タームズを選択している結果」であるという。また、荷主が自ら運送手配を行えるトレード・タームズの利用が必然的に増加していくとし、それは輸出では C&F, CIF, DDU・DDP などの Delivered 系 (持込渡し) 条件、輸入では FOB, Ex Works・Ex Factory などの Ex 系 (現場渡し) 条件であるいい、さらに「コンテナ船、航空機を利用する貿易取引でも、トレード・タームズは CIF または C&I を、保険条件を All Risks, [A], [B] から選択することにより、考えられるほとんどの損害は回避」できるとしている。

「将来のトレード・タームズは必ず Ex 系, Delivered 系へと移行する」では、日本では「トレード・タームズの主流は依然として FOB, C&F, CIF であり、FCA, CPT, CIP の使用はほとんどないであろう」し、「将来的には Ex 系, Delivered 系へと姿を変えていくであろう」と予測している。というのは「欧米の各種物流業者が、総合物流業者を目指す変化の背景には、貿易運送に対する荷主の効率性向上の要請があることは確かだ…このような荷主のニーズに対応するため、国際物流企業は一層専門化され、差別化された 3 PL (サードパーティ・ロジスティクス) の提供により、運送賃全体管理の観点から大幅な改善や、運送サービスの提供を計っているの

は間違い」なく、「こうした欧州、ひいては米国の国際物流業者の活動は当然ながら、顧客の売主倉庫・工場・店舗から買主倉庫・工場・店舗までの一貫した運送の要望に、積極的に応える態勢にあることが確かである…その結果、必然的に Ex 系、Delivered 系のトレード・タームズが欧州・米国では着実に増えている」からであり、「近い将来、この傾向は日本にも—まず航空分野から—必ず及んでくる、と考えることが妥当で」、「新しい国際物流が、トレード・タームズを変化させている」としている。

さて、本章では現実に使用されているトレード・タームズに関する実証研究の成果が詳しく述べられ、本章のテーマである「トレード・タームズは FOB, C&F (CFR), CIF から Ex 系, Delivered 系に移行する」については十分に説明されているが、本書のテーマである「21世紀の国際物流—航空運送が創る新しい流通革命—」の下で「世界の国際物流の潮流を解説しながら、わが国の国際物流への対応やさまざまな問題点」について論述するという本書の狙いと関連で言えば、その内容はやや希薄である。

(VI)

第5章「国際物流の今後の展望」では、「日本の航空輸送—このままでは落ちこぼれ—」「日本の国際輸送—改革の焦点は—」「国際物流の変化はトレード・タームズの使用形態の変化に連動する」をテーマに各執筆者がそれぞれ結語を述べているが、内容的には第2章から第4章で述べられたことと基本的には同じである。

「日本の航空輸送—このままでは落ちこぼれ—」は、日本の航空政策の批判に終始し、「世界は日本がアジアの指導者であると思い込んでいたのは錯覚であったと気づき始めています。空港は前時代のもの、不便で、桁外れに高い。航空機の性能はますます向上し、日本列島が給油地である利点はなくなり」、「このままでは、確実にアジアの指導者は韓国、中国、シンガポールとなり…航空全般と航空物流の分野では確実に追い越されています。これでよいのでしょうか」としている。

「日本の国際輸送—改革の焦点は—」は「わが国では、諸外国ではすでに実行に移されている経済効果を求めた抜本的な改革が未だ実施されていないのが現状」で、そのため「輸出入貨物の流れを阻害する要因を排除し、わが国のロジスティクス・プロセスの港頭集中化を改革する必要がある…このプロセスの改革によりわが国の輸出入貨物にかかわるロジスティクス・コストの大幅な削減が期待でき」、また「わが国の輸送企業もいっそう現地化を推進し、海外で独自のサービスを創造して

いかなる限り、国際市場でシェアを確保していくことが難しくなるとしている。

「国際物流の変化はトレード・タームズの使用形態の変化に連動する」は、国際物流形態の変化は必ず使用するトレード・タームズを変化させ、「この流れは、遠からず、日本を含むその他の諸国、地域に広がって来るでしょう。世界で使用されるトレード・タームズは、将来的には必ず Ex 系, Delivered 系に移行し」、原則として港頭地区の保税地域で行われているわが国の輸出入申告や通関手続きは極めて非効率で、この形態がいつまでも続くとは思わないが、「こうした障壁が撤廃されれば、わが国も急速に Ex 系, Delivered 系へと移行することは間違いない」としている。

以上、本書の内容を紹介しつつ簡単なコメントをしたが、本書全体についてもコメントをしておく。本書は、貿易取引およびトレード・タームズ、航空輸送、国際物流をそれぞれ専門とする3名の著者による共著で、それぞれが専門とする分野の論述(第2章から第4章)に非常に多くの紙面を割り当てるというこれまでにない斬新な編集が試みられている。しかし、上述のように、一つのテーマに多くの紙面が割り当てられているがゆえに内容的な重複や論点の不明確さなどの問題を露呈してしまった感がある。この点は改善を要するであろうし、また著者が3名ならば重複を避けるために内容の摺り合わせを行うべきであったろう。

最後に、筆者は本書を著者の一人より恵贈されたが、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、また筆者の不勉強による誤読の可能性もあり、この点については著者たちのご海容をお願いする次第である。

(文眞堂, 2002年, viii+238頁, 1,900円+税)