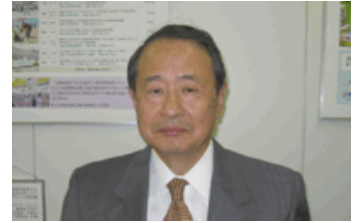


## 【クレア経済アドバイザーの視点】

クレアでは自治体の海外経済活動に対し、より効果的な支援を行うため、経済交流課に経済アドバイザー（商社OB）を設置しています。

海外経済活動に必要な基本情報から、輸出入や海外でイベント、商談会を行う際の注意点などの個別具体的なアドバイスまで、専門的見地からの助言を行っています。どうぞご活用ください。

毎月、山崎経済アドバイザーの視点による注目情報をお届けします。



## 貿易のいろは（その9）—コンテナ—輸送

交流支援部経済交流課

### 【前号のおさらい】

今まで輸出を例として貿易の基本について説明してきたが、この最終章においては、今日の貿易における物流手段の主役であるコンテナ輸送について、若干触れてみたい。

### 【コンテナ輸送の利点】

コンテナ輸送は荷主から見ると、損傷や盗難を避けられる、梱包の簡素化が可能となる、人手を掛けずに荷役の効率化が図れるなどの利点が挙げられるが、何と言っても最大の利点は、複合的な国際一貫輸送が可能となったことである。従来は荷主が自ら個別に輸送手段、輸送方法、輸送業者、ルートなどをひとつひとつ選択・手配せざるを得なかったが、今では国際複



合一貫業者と言われる業者1社に依頼すれば、ドア・ツー・ドアのサービスが受けられるようになった。いわば国境を越えた宅配便サービスが、貿易においても利用出来るようになり、輸出者にとっては大変便利になった訳である。

複合一貫輸送に於いては、一貫輸送業者が梱包、内陸輸送、保管、通関手続き、荷役作業、海上輸送、航空輸送を全て手配してくれることが可能である。当該業務を行う業者にはフォワーダーとインテグレーターと呼ばれる2種類の業者がいるが、インテグレーターは自ら大型貨物航空機や大型物流倉庫を所有しているUSP、FEDEX、DHLなどの欧米系業者が中心で、一方これらの物流資産を自ら持たないのがフォワーダーあり、日本ではこのフォワーダーが中心である。従い輸出者としては、どちらの業者を起用するかその競争力のみならず、サービスの質などを十分に比較検討して選定を決める必要がある。

### 【コンテナの規格と運賃】

なお、コンテナには国際標準規格があり、海上コンテナのサイズは主に長さが20フィート（約6m）と40フィート（約12m）の2種類がある。また種類は多岐に亘るが肉、魚、野菜、果物などで冷凍を必要とする貨物を運ぶ為の冷凍装置付きのリーファー・コンテナと呼ばれるものもある。



コンテナ1本をまるまる自分の貨物で貸し切る状態の貨物を **FCL 貨物** と呼び、自分の貨物だけではコンテナを満載出来ず混載の場合の貨物を **LCL 貨物** と呼んでいる。運賃の決め方は **FCL** の場合は自らがコンテナ1本を貸し切っている為、コンテナ1本当たりいくらと言うのが基本料金になる。（それに別途諸々のサーチャージが掛かる）一方 **LCL** は他の荷主の貨物との混載なる為、運賃の計算の方法は単純では無い。

船会社の立場からすると、重量で綿1トンと鉄1トンどちらを運んだ方が得であろうか？答えは鉄1トンである。なぜならば同じ1トンでも綿の場合、鉄に比べると大変嵩が張り（容積が大きい）船会社は船腹のスペースを取られてしまい、利益の機会損失になることがお分かりと思う。従い船会社は貨物の実重量（W）と容積重量（M）の両方を比較し、どちらか大きい方を、ベースレートに掛ける方法を取っている。具体的で説明すると、ある機械の実重量が1トンで、容積重量が2.5M<sup>3</sup>だったとすると、この場合、容積重量が大きいので船会社は容積重量の方を取ることになる。仮にこの種の機械のベースレートが、予めUS\$40と決められていたとすると、US\$40X2.5=US\$100が基本運賃と言うことになる。（これに別途諸々のサーチャージが掛かる）

航空貨物の運賃の決め方も、若干計算式が異なるが海上運賃と考え方は同じで、容積重量と実重量どちらか大きい方の値を適用することになっている。

FCLであるにせよLCLであるにせよ、容積を極力小さくして積み付けることにより、出来るだけ多くの貨物を積めるようにすることが、コスト競争力を高める上で大変重要である。

以上9回に亘り輸出取引の基本的且つ重要な諸点について説明してきたが、今後の業務での一助にして頂ければ幸いである。

—終わり—

（経済アドバイザー 山崎和彦）