

国際物流の現状と諸問題

——国際複合輸送を中心として——

市 來 清 也

1. はじめに

国際物流は、2国以上にまたがって行われる生産と消費を結ぶ有形・無形の財貨の空間的・時間的隔たりを克服するための物理的な国際経済活動である。この国際物流においては、国をへだてて異なる制度・慣習及び環境のもとで行われることから、とくに、生産から消費の間における一貫した物資の流れの総合的合理化を図ることが重要となっている。

ところで、わが国の産業構造は、今後さらに高度加工型産業へと進展していくことが予想されることから、輸出においては、高度の技術集約型製品や雑貨類などが増加していくものと推測される。また、生活様式の向上や多様化などの傾向から、輸入においては、生活関連物資や消費物資などが増加するものと思われる。そこでは、これらの雑貨個品類の輸出入において、発地から着地まで一貫した総合的物流合理化をはかるものとして、国際複合輸送の重要性が一段と高まっていくものと想定される。

このような動向に関連して、本稿では、主に国際複合輸送を中心として、国際物流の現状と諸問題等について考究することとする。

2. 国際複合輸送の概要

国際複合輸送 (International Combined Transport, International Multimodal Transport) は、単一の輸送契約のもとに、異なった複数以上の輸送手段を組み合わせ、2国間の貨物輸送を発地から着地まで一貫して行うものである。これについて、国連国際物品複合運送条約 (1980年) は、次のように定義している。すなわち、「国際複合輸送とは、複合運送人が物品をその管理下に置いた一国のある場所から、荷渡のために指定された他国のある場所までの、複合輸送契約にもとづく、少なくとも2つの異なった輸送方法による物品の輸送をいう。単一方法による輸送契約の定めるところに従い、同契約の履行に

際し行われる物品の集配の作業は、国際複合輸送と解釈されてはならない」と規定している⁽¹⁾。

国際複合輸送は、国際海上コンテナ船輸送や国際航空輸送の進展にともない著しい発達をとげつつある。そこでは、国際間の雑貨個品類輸送の合理化をはかるものとして、コンテナを媒体とするユニット・ロード・システムを基盤とし、最初の複合運送人 (Combined transport operator: CTO, Multimodal transport operator: MTO) が複合運送証券 (Combined transport document, Multimodal transport document) を発行して全区間の運送を引受け、その一部または全部を他の運送人に下請輸送させる方法 (利用運送) により、国際複合輸送が実施されている。

現在、複合運送人としては、キャリアである船会社、およびフォワーダーである港運業者、陸運業者、倉庫業者など約 140 社 (表 1) が主に活躍している。すなわち、船会社は海上コンテナ船輸送の一環として、欧州航路経由一貫輸送、アメリカ・ランドブリッジ、ミニ・ランドブリッジ、インテリア・ポイント・インターモーダルなどのサービスを行っており、フォワーダーは利用運送として、シベリア・ランドブリッジ、カナダ・ランドブリッジ、シー・アンド・エア・サービスをはじめ、米国・カナダ・中国・韓国・欧州・濠州・アフリカなどの世界各国と結ぶコンテナ輸送を利用した国際ドア・ツー・ドア・サービスの国際複合輸送を行っている。

ところで、わが国の国際複合輸送に従事しているフォワーダーは、一般に NVOCC と呼ばれているが、これは米国の制度に基づくものである。米国では、連邦海事委員会 (Federal Maritime Commission: FMC) の General Order 4, Amendment 1 (1963 年 5 月 1 日制定) により NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier by Water: 非船舶運航業者) の制度が次のように定められている。すなわち、NVOCC は、自分で船舶を所有し管理する必要はなく、船舶による輸出貨物の運送を一定の報酬を受けて、自分で引き受けることを公言し、全区間の運送責任を引き受け、単一の料金、スルー B/L により運送できるものとなっており、運賃を連邦海事委員会へ届け出ることによって営業できるものとなっている。また米国の 1984 年 6 月発効の新海運送 (Shipping Act of 1984) は、NVOCC について、海上運送の輸送手段である船舶を運航しない公共運送人であり、公共海上運送人との関係では荷主であるとしており、利用運送業者として位置づけている。

表 1. 国際複合一貫輸送事業者の出身母体別分類

専 業	船 社	船 社 系	港 運 系	倉 庫 系	陸 運 系	メーカー 商社等系
14社	6 社	20社	71社	16社	3 社	14社

注 国際運輸・観光局調べによる。

(資料: 運輸省国際運輸・観光局編「外航海運の現況」1985)

表 2. 地域別フォワーダー貨物取扱量

<1984年度（7～12月）6ヶ月間>

(輸出)(輸入)	輸 出					輸 入				
	運送書類	FCL		LCL	運送貨物	運送書類	FCL		LCL	運送貨物
仕 仕 向 出 国 国総合計	(合計) 件数	(単独) RT	(混載) RT	(その他) RT	(合計) RT	(合計) 件数	(単独) RT	(混載) RT	(その他) RT	(合計) RT
国 国総合計	70,532	880,560	401,600	237,030	1,519,190	23,775	267,000	103,900	49,790	420,680
カ ナ ダ	6,744	111,740	35,520	5,580	152,830	477	5,010	2,130	950	8,090
米 国	19,208	308,950	175,110	14,160	498,220	7,254	47,810	29,930	4,570	82,310
中 南 米	506	25,300	1,840	1,890	29,030	54			510	510
韓 国	956	23,390	2,660	2,750	28,790	3,629	23,270	31,600	8,510	63,370
中 国	3,640	98,950	9,950	32,250	141,160	1,980	82,560	7,570	8,320	98,450
台 湾	2,494	15,580	9,100	3,080	27,760	1,691	48,660	8,290	3,650	60,600
ホ ン コ ン	4,975	22,100	22,740	5,430	50,270	533	3,290	2,960	820	70,80
シンガポール	8,333	28,290	38,980	6,780	74,040	570	3,800	1,120	2,800	7,730
西 ア ジ ア (中近東)	987	51,530	350	56,820	108,690	144			3,750	3,750
そ の 他	1,175	11,560	1,670	27,230	40,460	82	820	350	840	2,000
ソビエト連邦	160	500	1,500	17,000	19,000	40	3,000	500	6,000	9,500
東 欧	168	4,300	200	12,000	16,500	46	1,200	100	300	1,600
北欧 5 カ国	1,814	12,770	12,180	2,130	27,090	478	1,510	1,480	390	3,370
英国・アイル ランド	2,107	29,730	13,620	5,030	48,390	1,384	2,930	5,360	1,430	9,720
そ の 他	10,568	65,830	52,640	9,150	127,620	5,284	35,300	12,260	6,420	53,970
東アフリカ	161	9,980	130	9,430	19,540					
南アフリカ	1,730	11,670	10,100	12,030	33,800	113	1,660	250	240	2,140
西アフリカ	39	7,710			7,710					
そ の 他	342	4,360		2,190	6,550					
大 洋 州	4,425	36,330	13,300	12,110	61,740	146	6,190		310	6,500

(注)1. 上記はシベリヤ・ランド・ブリッジの数量を含まない。

2. JIFFA 調べ。(調査対象111社, うち回答101社, 91%)

このようなことから、米国では Independent Ocean Freight Forwarder (FMC の免許制) や Domestic Freight Forwarder (ICC : 州際交通委員会の免許制) などが連邦海事委員会に運賃表を届け出て NVOCC としての営業を行っている。

国際複合輸送は、輸送手段の選択組み合わせなどにより、それぞれ独自の内容、運賃料金をもったサービスとして、雑貨個品類の国際物流合理化に大きく寄与するものとなっている。このような国際複合輸送を円滑に行うためには、制度的条件として、一貫した運送責任、複合運送証券の発行、通し一貫運賃の設定の3つが必要なものとなっているが、これらに関しては、なお過渡的な面も一部みられている状況である。

国際複合輸送の実績についての正確な統計はないが、(財)日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会(JIFFA)の調査資料(表2)によると、1984年度の半年間で輸出152万トン、輸入42万トン、計194万トンとなっており、年間で輸出入実績は約400万トンとなっている。これにシベリヤ・ランド・ブリッジの年間数量を加えると、わが国関係の国際複合輸送は、年間550万トン以上に達するものと推計されている⁽²⁾。

なお、国際複合輸送の荷主にあたえるメリットとしては、次のような点があげられる。

①一貫責任の利便

複合運送人が運送区間について、第一義的な責任を負うことになり、荷主は事故処理について下請運送人と折衝する必要がない。

②一貫輸送の利便

複合運送人が全区間の運送手配をするので、荷主は個別の輸送機関毎に手配する必要がない。

③運賃・輸送期間の利便

在来輸送のほかに、種々の複合輸送が選択利用できることになり、荷主は最適の運賃・輸送期間の輸送方式を採用することにより、物流の合理化がはかれる。

④物流附帯サービスの利便

複合運送人が書類作成、通関、貨物関連情報提供などのサービスを提供することになり、荷主は総合的な物流管理を効果的に進めることができる。

以上のようなメリットを国際複合輸送は有するのであるが、提供する業者によってサービスの内容や条件など異なっており、競争による特色がみられている。

3. 国際複合輸送の主な形態と動向

(1) 日本／米国間の複合輸送

(A) ミニ・ランド・ブリッジ (Mini Land Bridge: MLB)

この MLB 輸送は、船社の開発したもので、日本／アメリカ西岸間を海上輸送し、西岸港からアメリカの東岸あるいはガルフ湾岸の諸港まで鉄道輸送（またはこの逆のルート）して、コンテナ一貫輸送を行うものである。通常、鉄道貨物ターミナルで貨物の受渡しが行なわれるが、船社の CY/CFS で受渡しが行われることもある（図1参照）。

この MLB 輸送は、シートレーン社が、1972年3月にカリフォルニア／日本間のコンテナ・サービス開始に際し、西部鉄道のサンタ・フェ鉄道と東部鉄道のペン・セントラル鉄道の同意を得て、海陸一貫輸送サービス・タリフを制定し、連邦海事局（FMC）および州際交通委員会（Interstate Commerce Commission: ICC）の承認を得て、これを開始している。その後、これを契機として、太平洋航路にコンテナ船を配船する船会社は、いずれも MLB 輸送へ進出している。

MLB 輸送について、当初、米国の鉄道は新分野の貨物として歓迎していたが、往復路の貨物量の不均衡をはじめ、空コンテナ及び台車回送の無料輸送などのため、採算的には割の悪い輸送方式となっていた。その後、空コンテナの輸送が有料となり（1983年）、またユニット・トレン方式（Unite train は、コンテナ等特定の貨物を決められた列車運行時間に従って、運行する貸切り列車）が具体化するなどして、鉄道にとっても次第に有利な輸送となってきた。さらに1984年秋、米船社 APL が経済的に効率性のすぐれたコンテナ2段積鉄道台車（Double stacker）をユニット・トレンに導入し、また1985年に入って、日本船社も相次いで、2段積専用列車によるサービスを開始している（表3参照）。

MLB 輸送は船社の発行する一貫運送 B/L により行われており、運賃は海上直航船に

図 1. MLB

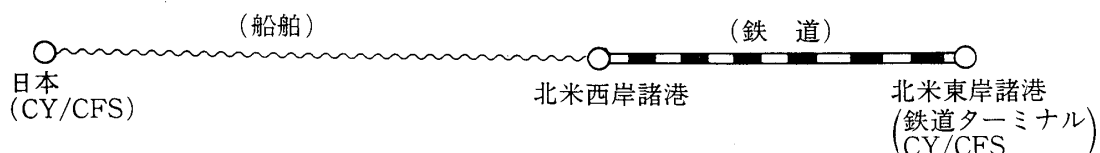


表 3. 北米内陸地域向けダブルスタックカーの運行状況

船 社・名	ル ー ト (北米西岸→内陸地域)	運行頻度 (週)	積載キャパシ ティー(FEU)	使用鉄道 (西部のみ)
NYK	LOS ANGELES/CHICAGO・CINCINNATI (ST. LOUIS で分離)	1	200	SP
MOL	LOS ANGELES/CHICAGO・COLUMBUS (ST. LOUIS で分離)	1	200	SP
KL	LONG BEACH/CHICAGO/NEW YORK	1	200	UP
APL	LOS ANGELES/CHICAGO	3	600	UP
	LOS ANGELES/NEW YORK	1	200	UP
	LOS ANGELES/HOUSTON/NEW ORLEANS/ATLANTA	1	200	SP
	OAKLAND/CHICAGO	1	270	UP
	SEATTLE/CHICAGO	1	270	UP
	SEATTLE/NEW YORK	1	200	UP
	計	8	1,740	
SLS	LONG BEACH/CHICAGO/NEW YORK	1	200	ATSF
	LONG BEACH/MEMPHIS/ATLANTA	1	200	ATSF
	LONG BEACH/HOUSTON/NEW ORLEANS	1	200	SP
	TACOMA/CHICAGO	3	600	BN
	TACOMA/CHICAGO/NEW YORK	1	200	BN
	計	7	1,400	
USL	OAKLAND/CHICAGO	1	200	UP
	SAVANNAH/NEW ORLEANS/HOUSTON (北米東岸)	1	150	SBS
	計	2	350	
MAERSK	TACOMA/CHICAGO/NEW YORK	1	280	UP
OOCL	LONG BEACH/CHICAGO・HOUSTON/NEW ORLEANS (EL PASO で分離)	1	180	SP
8 社		22	4,550	

(注) 1. 運輸省国際運輸・観光局調べ(61年6月現在)による。

2. JL, YSL 及び SL については、鉄道会社が運行している北米内陸地域向けのダブルスタックカーのサービスの一部分を利用している。

3. FEU は、40フィート型コンテナ換算個数である。

4. SP : SOUTHERN PACIFIC

UP : UNION PACIFIC SYSTEMS

ATSF : ATCHSON, TOPEKA & SANTA FE

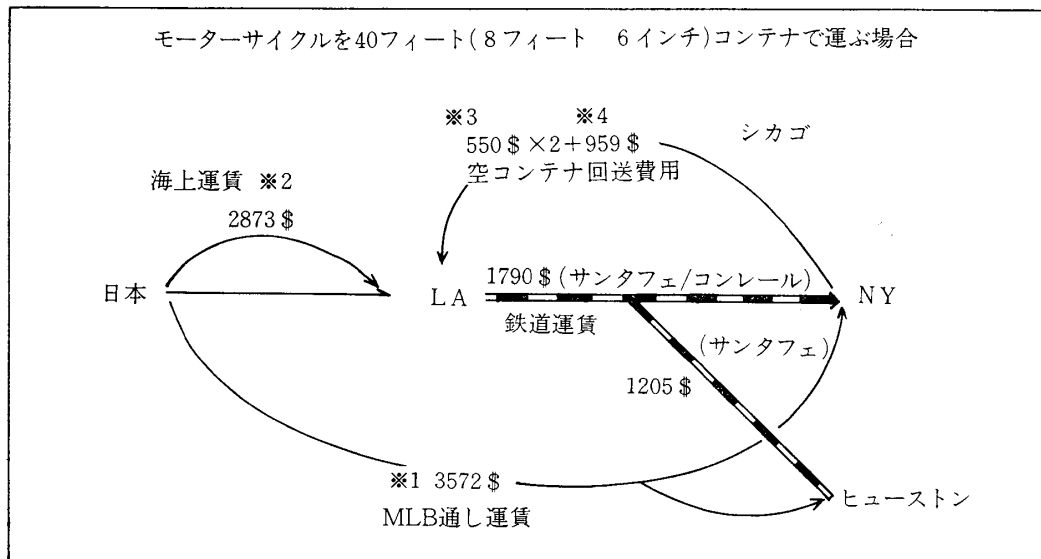
BN : BURLINGTON NORTHERN

SBS : SEA BOARD SYSTEMS

(資料 : 運輸省国際運輸・観光局編「外般海運の現況」1986)

よる海上運賃すなわち JAG 同盟（日本／大西洋・ガルフ運賃同盟）の運賃と同一水準となっている（図2参照）。輸送日数は、日本／北米西岸間（4,800海里）が9日、北米西岸／東岸間が5～7日（Unit train は西岸よりニューヨークまで105時間）で計14～18日間となっている。一方、日本／ニューヨーク間（9,700海里）のコンテナ船は約18～20日を要し、ガルフ向けの在来船は約30日を要するものとなっている。このように輸送日数が MLB は短かいため、荷主の利用を高めており、次第に荷動きが東岸経由より西岸経由へ移ってきている。1984年における MLB の輸送実績は約284万トンで、TPJK 輸送実績（約1090万トン）の2割強を占めており、JKAG 輸送実績（約310万トン）に近づいてい

図2. MLB 運賃例



注) MLB通し運賃のうち海上部分 1782\$ (NY), 2367\$ (ヒューストン) < 2873\$
(太平洋岸ローカル向け運賃)

※1	1983年12月	基本運賃率 64 \$/M ³	運賃課徴トン数
		Destination Delivery Charge 8 \$	最高41トン(M ³)
		Bunker Surcharge 10 \$	
		Currency Surcharge 8 %	
※2		基本運賃率 51 \$/M ³	
		Destination Delivery Charge 5 \$	
		Bunker Surcharge 10 \$	
		Currency Surcharge 8 %	
※3		港頭ターミナルにおけるコンテナ積み揚げ費用約550 ^円	
※4		空コンテナ鉄道輸送費	

(資料：コンテナエージ 1984年1月号)

表 4. 米国向け 2 同盟の輸送実績

単位：Revenue Ton

Year	TPJK						JKAG	Grand Total (TPJK+JKAG)	TPJK Grand Total	JKAG Grand Total
	Local	OCP	LPI	MLB	Total	複合運 送比率 (*)				
1968	1,743,899	1,010,253			2,754,152	0%	3,136,009	5,890,161	46.8%	53.2%
1969	1,847,629	1,244,255			3,091,884	0	3,240,898	6,332,782	48.8	51.2
1970	2,037,179	1,319,655			3,356,834	0	3,169,503	6,526,337	51.4	48.6
1971	1,866,966	1,323,810			3,190,776	0	3,788,660	6,979,436	45.7	54.3
1972	2,080,697	1,420,994		102,276	3,603,967	2.8	3,344,177	6,948,144	51.9	48.1
1973	2,043,865	1,244,150		551,039	3,839,054	14.4	2,650,615	6,489,669	59.2	40.8
1974	2,378,850	1,314,443		911,083	4,604,376	19.8	3,078,549	7,682,925	59.9	40.1
1975	1,829,090	955,206		769,612	3,553,908	21.7	2,123,199	5,677,107	62.6	37.4
1976	2,507,328	1,411,268		1,285,070	5,203,666	24.7	2,511,549	7,715,215	67.4	32.6
1977	2,886,635	1,718,839		1,735,783	6,341,257	27.4	2,685,086	9,026,343	70.3	29.7
1978	2,718,418	1,543,190		1,147,924	5,409,532	21.2	3,409,140	8,818,672	61.3	38.7
1979	2,264,297	1,457,913		992,282	4,714,492	21.0	2,345,365	7,059,857	66.8	33.2
1980	2,553,009	1,240,690	39,935	1,030,975	4,864,609	22.0	2,639,363	7,503,972	64.8	35.2
1981	2,870,310	1,125,473	216,736	1,381,424	5,593,943	28.6	2,872,535	8,466,478	66.1	33.9
1982	2,978,343	1,109,831	489,359	1,702,977	6,280,510	34.9	2,723,624	9,004,134	69.8	30.2
1983	3,757,373	1,573,646	936,702	2,522,293	8,790,014	39.4	2,777,853	11,562,867	76.0	24.0
1984	4,616,330	2,172,926	1,276,110	2,835,853	10,901,219	37.7	3,102,783	14,004,002	77.8	22.2

$$* \text{TPJK の複合運送比率} = \frac{\text{IPI} + \text{MLB}}{\text{Total}}$$

注) 1. Local にはアラスカ、ハワイを含む。

2. 1968～73年は, Imperial Unit (1 Revenue Ton=2,000ポンド or 40立方フィート)
1974～84年は Metric Unit (1 Revenue Ton=1メトクックトン or 1立方メートル)

3. TPJK……TPFCJK (Trans Pacific Freight Conference of Japan/Korea)

＝日本・韓国から米国西岸諸港向けの運賃同盟

JKAG……JKAGFC (Japan/Korea-Atlantic and Gulf Freight Conference)

＝日本・韓国から米国東岸・ガルフ諸港向けの運賃同盟

4. Local 　＝米国西岸諸港までのサービス。

OCP (Overland Common Point)=ロッキー山脈以東へ運ばれる貨物 (OCP カーゴ)
について西岸諸港までのサービスで, JKAG 等との競争上特別割引運賃が適用されていた (1985. 3～割引停止)。

IPI (Interior Point Intermodal)=西岸諸港から鉄道に接続して内陸まで一貫輸送するサービス。

MLB (Mini Land Bridge)=西岸諸港から鉄道に接続して東岸・ガルフ諸港まで一貫輸送するサービス。

(資料：ぎょうせい刊「日本物流年鑑」1985)

る（表4参照）。

(B) インテリア・ポイント・インターモーダル (Interior Point Intermodal: IPI)

これは、船社が運営している北米内陸部向け国際複合輸送で、日本から北米西岸港まで海上輸送し、そこから米国内陸部都市へ鉄道やトラックにより一貫輸送するものである。マイクロ・ブリッジ (Micro Bridge) とも呼ばれている。この IPI は、MLB が東岸・ガルフ諸港の Port area 向けであるのに対して、米国内陸主要都市迄の複合一貫輸送として行われており、内陸部の鉄道ターミナルまたは船社保有の CY/CFS で荷渡しが実施されている（図3参照）。

当初、1979年に一部盟外船がマイクロ・ブリッジ・サービスを開始していたが、1980年にシーランド社が同盟を脱退し、フォローしたのを契機に、米国西岸同盟の管轄下に対抗上導入された輸送サービス方式である。すなわち、同盟は1980年6月に IPI タリフを作成し実施に移している。当時、同盟が持っていた内陸ポイントは37都市となっていたが、その後増加して、1985年6月現在では図4に示すとおり、Group 1 は38ヶ所、Group 2 は17ヶ所、Group 3 は1ヶ所となっている。

運賃は原則として、海上運賃と鉄道運賃の合算額となっている（図5参照）。輸送日数は西岸港からカンサスシティ、セントルイス、シカゴなど向けが約6日間となっている。地域や品目によっては、直接トラックで輸送した方が有利な場合があり、その対象ポイントとしてフェニックス、デンバー、ダラスなどの7都市が Ocean-Motor Tariff にリストされている。その運賃は OCP レートとトラック料金の合算額が基準となって設定されている。

IPI の輸送実績は年々著増しており、1984年には約128万トンに達している。西岸同盟 (TPJK) 全体の実績が約1,090万トンであるが、IPI 約128万トンと MLB 約284万トン、計約412万トンで、TPJK に占める複合運送比率は37.7%となっている（表4参照）。

なお、船舶でパナマ運河経由、北米東岸諸港まで運び、鉄道、トラックに接続して内陸

図 3. IPI

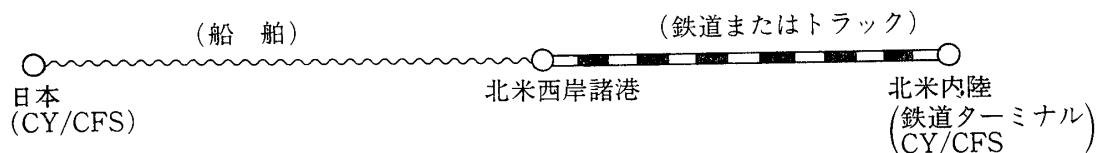


図 4. MAP DESIGNATING INTERCHANGE PORTS AND DESTINATION INTERIOR POINTS

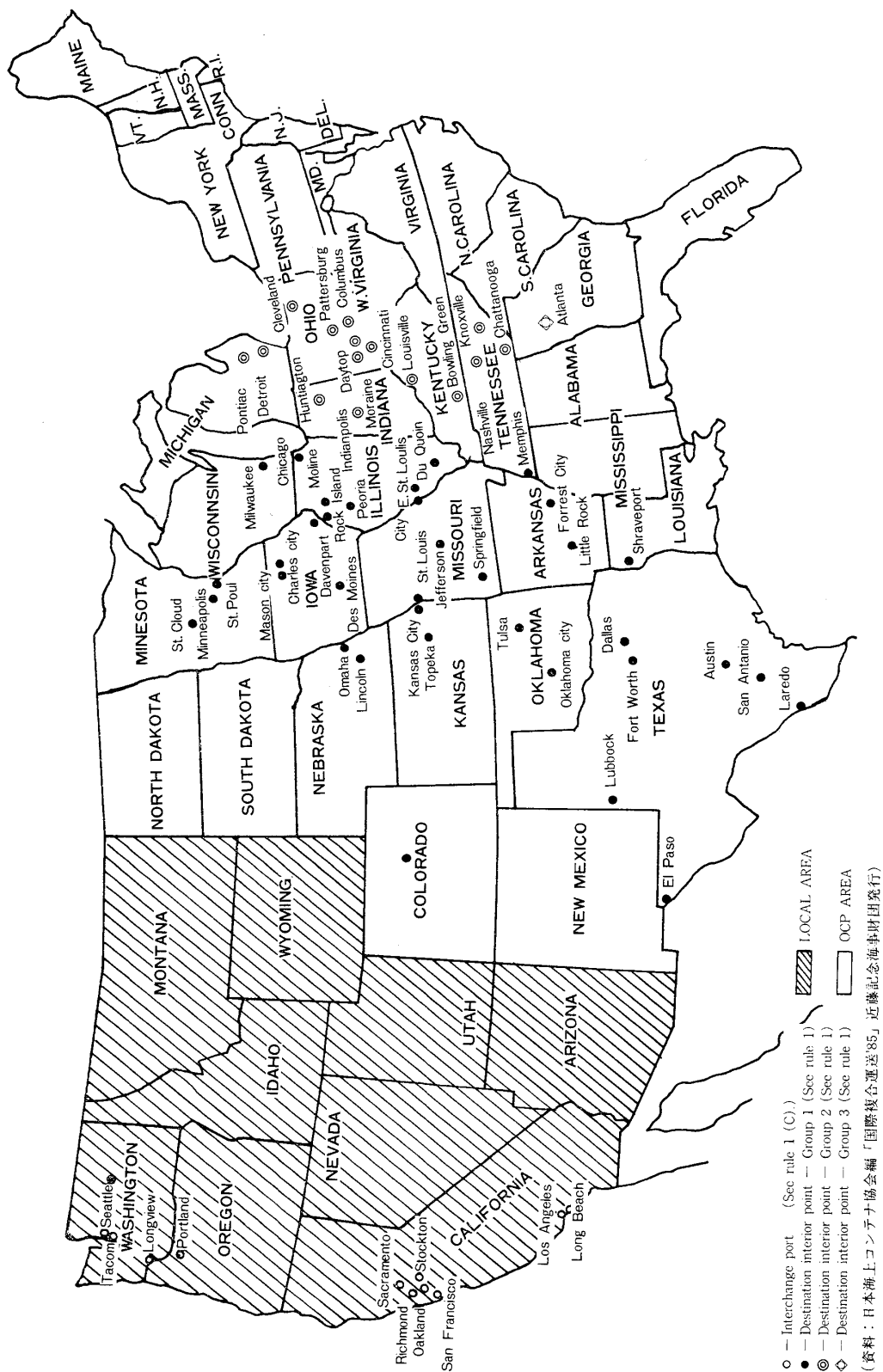
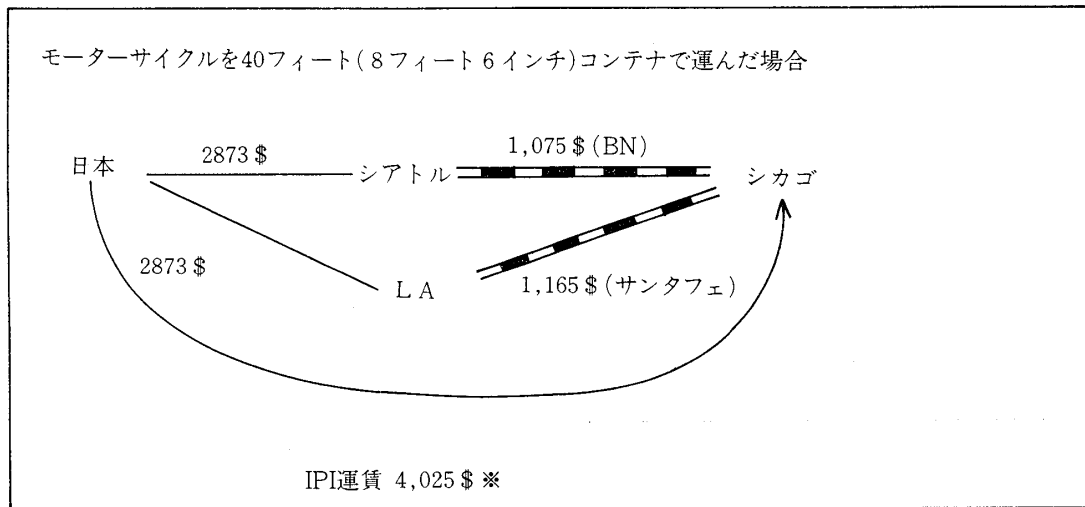


図 5. IPI 運賃例



注) *同盟IPI(シカゴ)……海上、鉄道運賃の合算額と大差ない。

基本運賃	77 ^元 /M ³	最高運賃課徴トン数
Destination Delivery Charge	5\$	41トン
Bunker Surcharge	10\$	
Currency Surcharge	8%	

(資料：コンテナエージ 1984年1月号)

地区まで運ぶ船社サービスを、リバースド・インテリア・ポイント・インターモダル (Reversed Interior Point Intermodal: RIPI) と呼んでいる。これについては、JKAG は、1977年に米内陸向け複合輸送タリフを設定し、FMC の認可を受けている。しかし、その後、1979年に FMC に対し Intermodal Authority の延長申請を行ったが、Transportation Needs が無いことを理由に却下されている⁽³⁾。

IPI 輸送における鉄道との関係をみると、MLB の場合は、米国鉄道会社にとって、輸送貨物の増大というメリットから、船社は割安な運賃が期待できたが、IPI 輸送の場合は、鉄道会社にとって輸送貨物の増大につながらないうえに、既定の国内貨物運賃体系への影響も懸念されることから、鉄道会社は気乗り薄といわれている。今後、鉄道運賃の値上げなどの際、船社はスルー・レートの前から、鉄道運賃などの値上げ分を単に荷主側に転嫁することは容易でなく、その分だけ船社の収益を圧迫しかねないことになることも予想される。

(C) 日米複合一貫輸送 (フォワーダー・サービス)

これは、日本と米国を結んで、コンテナ輸送を利用してなされるドア・ツー・ドア (またはポイント・ツー・ポイント) の国際複合一貫輸送で、国際フォワーダー (NVOCC)

表 5. 日本通運の海外拠点と国際複合一貫輸送サービス

(イ)

現 地 法 人 (昭和59年10月1日現在)		
法 人 名	設 立 年 月	従 業 員 数
米 国 日 通	昭和37年7月	599
シンガポール日通	48年10月	63
オランダ日通	52年6月	47
ハワイ日通	53年4月	42
香港日通	54年6月	109
ブラジル日通	54年10月	14
英国日通	56年1月	70
ドイツ日通	56年10月	105
サウジアラビア日通	58年6月	16
ベルギー日通	58年8月	42
カナダ日通	58年9月	25
マレーシア日通	59年4月	17
合計	12社	1,149名

(ロ)

海外駐在員事務所 (昭和59年10月1日現在)		
所 在 地	設 立 年 月	派遣社員数
ソウル	昭和38年11月	1
ローマ	41年10月	1
台北	42年3月	1
シドニー	42年10月	2
パナマ	43年1月	2
バンコク	43年4月	1
釜山	48年10月	1
北京	56年1月	2
上海	58年7月	1
ミラノ	58年7月	1
ジャカルタ	59年3月	1
合計	11事務所	14名

(ハ)

世界各主要地を網羅する日通の国際一貫輸送サービス			月平均数量 (TEU 換 算)
北 米	日米一貫輸送サービス	アメリカ各地向け輸送 シカゴ, ロスアンジェルス, サンフランシスコ向け混載	400
	パッケタナーサービス	カナダ内陸各地向け輸送	100
ヨーロッパ	日通トランスコンサービス (SLB)	シベリア経由欧州, 中近東諸国向け輸送	350
	日欧一貫輸送サービス	海上ルート経由欧州向け輸送, 混載	60
中 近 東	キューランドブリッジサービス (KLB)	キュータ経由イラク向け輸送	7
中 国	日中一貫輸送サービス	北京, 上海, 広州他中国内陸地向け輸送, 混載	40
極 東 東南アジア	日韓一貫輸送サービス	韓国内陸地向け輸送 国鉄5トンコンテナ900~1000	
	シンガポール混載サービス	シンガポール向け混載一貫輸送	50
	ホンコン混載サービス	ホンコン向け混載一貫輸送	20
	日台混載サービス	台湾向け混載一貫輸送	50
	マレーシア混載サービス	マレーシア向け混載一貫輸送	5
オセアニア	オセアニア混載サービス	オーストラリア, ニュージーランド向け混載一貫輸送	30
アフリカ	ケープクロスサービス	南アフリカ向け混載一貫輸送	30
	アフリカクロスサービス	南アフリカ経由近隣諸国向け一貫輸送	10
	日ア一貫輸送サービス	南アフリカ以外の港経由アフリカ諸国向け一貫輸送 非コンテナ貨物, 米, 自動車, 肥料, 他	
中 南 米	日パ混載サービス	パナマ向け混載一貫輸送	3~5
そ の 他	海外プラント輸送サービス	世界各国向けプラント貨物の現地サイトまでの一貫輸送	—
	海外ペリカン便 (SEAPAK)	米国, 欧州, 香港向け無為替小口貨物輸送	150
	SEA & AIR サービス	カナダ, ソ連, 米国経由欧州, 中国米向け輸送	10

(資料：関西交通経済研究センター発行誌 No. 42)

表 6. フォワーダーの国際複合輸送活動状況

(イ) 対米向複合一貫輸送活動状況一覧表 (月間)

社 名	輸 入	輸 出	FCL又はLCL
三 井 倉 庫	55TEU	78TEU	FCL と LCL 含む
日 本 通 運	600—650TEU	500TEU	輸入？ 輸出 LCL 20%
日新運輸倉庫	14—16TEU	？	FCL 多
内 外 日 東	25TEU	50TEU	LCL
タ カ セ	—	60TEU	LCL
大 日 通 運	？	？	
ジ ュ ー ロ	40—50TEU	70—80TEU	輸出 FCL 輸入 LCL
三 菱 倉 庫	100—150TEU	40—150TEU	FCL 大部分
四 日 市 倉 庫	2—3TEU	？	
住 友 倉 庫	3TEU	150TEU	FCL
大 森 廻 漕 店	2TEU	2TEU	

(ロ) 複合一貫輸送活動状況一覧表 (月間)

社 名	輸 入	輸 出	備 考
三 井 倉 庫	313TEU	203TEU	輸入 73% LCL 輸出 62% LCL
日 本 通 運	650—700TEU	1645—1800TEU	輸入？ 輸出 15—16%LCL
日新運輸倉庫	14—16TEU	10—15TEU	日中間輸出入合計 50TEU
内 外 日 東	25TEU	350TEU	LCL
タ カ セ	6—8TEU	480TEU	輸入 LCL 輸出 FCL 60% LCL 40%
大 日 通 運	192TEU	96TEU	FCL 50% LCL 50%
ジ ュ ー ロ	？	？	？
三 菱 倉 庫	100—150TEU	165—275TEU	FCL 大部分
四 日 市 倉 庫	2—3TEU	33—35TEU	？
住 友 倉 庫	250TEU	520TEU	FCL
大 森 廻 漕 店	68—70TEU	38TEU	輸入 67% FCL 輸入 LCL

(資料：日本インターナショナルフレイトフォワーゲーズ協会編発行)
「国際物資輸送に関する調査報告書」昭和59年

によって行われるものである。複合運送契約は、荷主とフォワーダーの間に締結され、さらにフォワーダーと船社、鉄道会社、トラック会社との間に個別の運送契約が結ばれる。この場合、フォワーダーは荷主に複合運送証券を渡し、一方、船社からは Ocean B/L、鉄道会社からは Waybill をフォワーダーは受けとることになる。

米国との国際複合一貫輸送においては、日本のフォワーダーの現地進出などによる運営が目立っており、約30社が直接進出し、現地法人を設立するなどしている。すなわち、日通が昭和37年に米国日通を設立して、全米にわたるネットを形成しており最も古い実績を持っている（表5参照）。続いて三菱倉庫、名港海運、丸全昭和運輸、日新運輸倉庫などが、約10年前に現地法人設立により進出している。さらに最近では、山九、上組などが米国に現地法人を設立しており、このほか10社程度が駐在事務所を設けたりして進出している。これらの現地進出の業者は、そのほとんどが日米間の複合一貫輸送をはじめ、米国内の内陸輸送、保管、配送および三国間輸送などにも積極的に取り組んでおり、米国内および国際間の総合物流業を目指しての経営戦略を展開している。なお、このほかのわが国フォワーダーも、その多くが米国の NVOCC やフォワーダーと業務提携したりして、パートナー・システムによる国際複合一貫輸送を行っている（表6参照）。

(D) 日本／カナダ複合輸送（フォワーダーサービス）

これは、フォワーダーによって行われるサービスで、日本からコンテナでシアトルまたはバンクバーまで海上輸上し、その後、貨物はコンテナから取り出され、鉄道貨車に積みかえられて内陸地点へ輸送（プール・カー・サービス）されるものである。カナダの鉄道は、カナダ太平洋鉄道とカナダ国有鉄道があり、それぞれ単独でカナダを横断可能である。また行政面でも複雑な規制がないことなどから、比較的活発に行われている。サービスの内容などはほぼ USA 向けの場合と同じである。

(2) 日本／欧州間の複合輸送

(A) シベリア・ランド・ブリッジ（Siberian Land Bridge：SLB）

シベリア・ランド・ブリッジ輸送は、コンテナを利用して、日本からソ連極東港ボストチヌイ（Vostochny）※1まで海上輸送し、そこからシベリア鉄道により陸上輸送し、さらに欧州・中東の輸送機関と結合輸送（またはその逆のコースを輸送）するフォワーダー（NVOCC）主催による国際複合一貫輸送である。

1971年3月、全ソ対外運輸公団（V/O SOJUZVNESHTRANS、SVT）※2とスイスのマット社、および CTI ジャパン社が共同でチャーターして、ソ連極東船舶公社（Far East Shipping Co.：FESCO）のガバレロボ号を日本／ナホトカ間に運航したのが、本格的な SLB 輸送の最初である※3。

現在、日本の港※4からボストチヌイ間の海上輸送は、FESCO 所有船4隻、山下新日

本汽船・飯野海運共有船4隻，計8隻により行われている※5。

- ※1 SLB 開設以来ナホトカ港が使用されてきたが，施設が古く拡張困難となったので，代替港として建設された。1976年5月より，ポストチヌイのコンテナ・ターミナルの一部稼動，現在，ナホトカは主にソ連国内貨物取扱港として，ポストチヌイは国際貿易港として使用されている。ポストチヌイはウランゲル湾内にあり，ナホトカから連絡船で1時間の距離にある。ポストチヌイは年間15万個までのコンテナ取扱い能力を有し，1985年までには，さらに2つのコンテナ・ターミナル操業により，能力は2倍に増加する（図6参照）。
- ※2 全ソ対外運輸公団（SVT）は，ソ連邦外国貿易省の下部組織で，ソ連内通過貨物輸送に関わる文書作成，貨物積み替え，荷役業務を行っている。1980年2月以降は SOTRA と契約をかわし，上記業務を行っている。
- ※3 試験輸送は，1967年11月に開始された。当時の CTI ジャパン宮本副社長とスイスのバーゼルに本社のあるマツト・トランスポート社の副社長の協調により，ソ連当局の同意を得て行われた。
- ※4 SLB 輸送における日本の寄港港は，横浜，神戸，清水，名古屋，苫小牧，門司，新潟，富山の各港である。月間25～26便でソ連港と結ばれている。このうち新潟は1981年より，富山（新港）は1984年より寄港が開始されている。
なお，他極東港としては，釜山，基隆及び香港に寄港する。
- ※5 1975年8月日ソ議定書により，同年9月から日本船「シベリア丸」就航。
日ソ海運協定により1980年に日ソそれぞれ50対50の配船となる。

ソ連側配船……FESCO 4隻

{	ミハイル・プリシビノ（400個積）
	ノビコフ・プリボイ（430個積）
	イワン・コトリヤレフスキ（430個積）
	ガムザト・ツァダサ（430個積）

図 6.

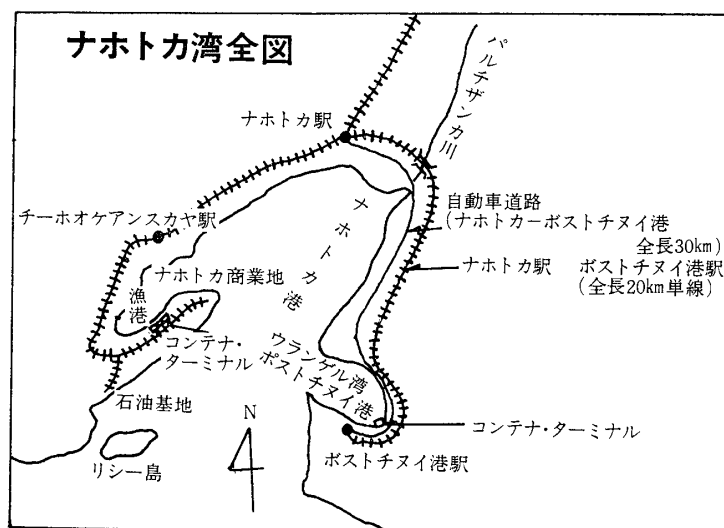
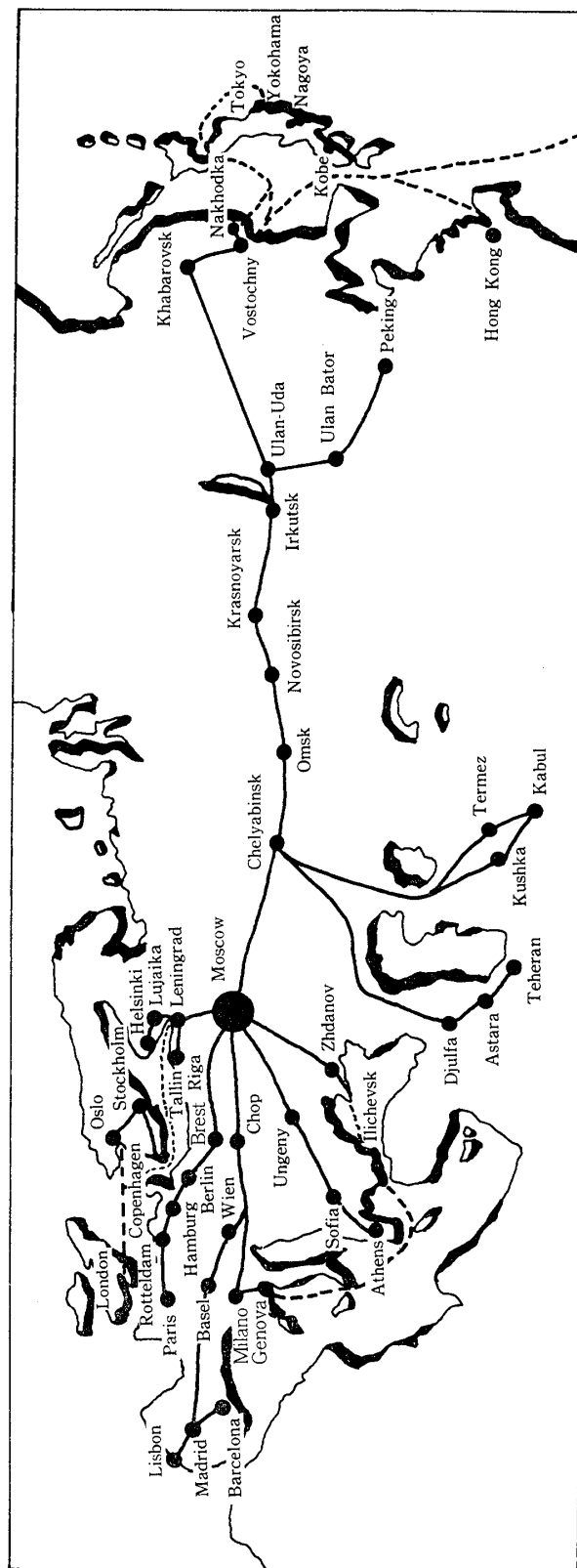


図 7. シベリア・ランド・ブリッジ輸送ルート



日本側配船……山下新日本汽船と飯野海運の共有船

4 隻	シベリア丸	(4,867総トン, 322個積)
	ぷりもりえ丸	(5,496総トン, 423個積)
	きょくとう丸	(5,472総トン, 445個積)
	おおろ丸	(6,100総トン, 492個積)

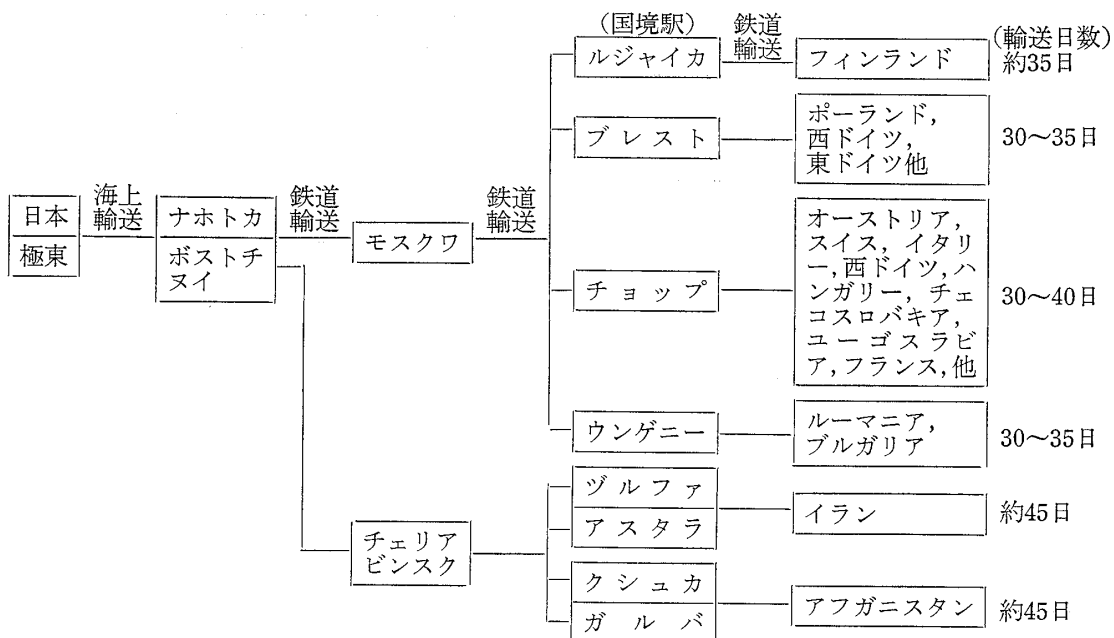
各船とも日ソ間の港をほぼ月間平均3航海(往復)している。ポストチヌイまでの輸送日数は5日間となっている。

ポストチヌイ(ナホトカ)より欧州・中東の各仕向地までの輸送は、トランスレール、トランスシー、トラコンスの3通りのルートにより行われている(図7参照)。

① トランスレール (Trans Rail)

ポストチヌイ(ナホトカ)からソ連西部国境の鉄道駅までソ連鉄道で貨車輸送し※1, 国境駅で欧州鉄道その他仕向地向け鉄道に積みかえ※2, 最終目的地の駅へ鉄道輸送するルートである(図8参照)。輸送日数はポストチヌイまでが5日, 積替待機で3日, シベリア鉄道で15~20日, 国境積換で3日, 最終駅までの輸送で5~7日, 合計30~35日程度を要するものとなっている。なお, 輸送の安定化・合理化をはかるためにブロック・トレインによる輸送方式が採用されている※3。

図 8. トランスレールのルート



※1 シベリア鉄道の能力は20'コンテナで年間20万個(往復)と言われている。その補強として1984年10月にバム鉄道が開通している(ワニノ~コムソモリス・ナ・アムーレ~ウルガル~トウイング~レナ~タイシエツト間を結んでいる)。

※2 ソ連鉄道の軌道は広軌(1,520mm)で、欧州鉄道は標準軌道(1,435mm)である。

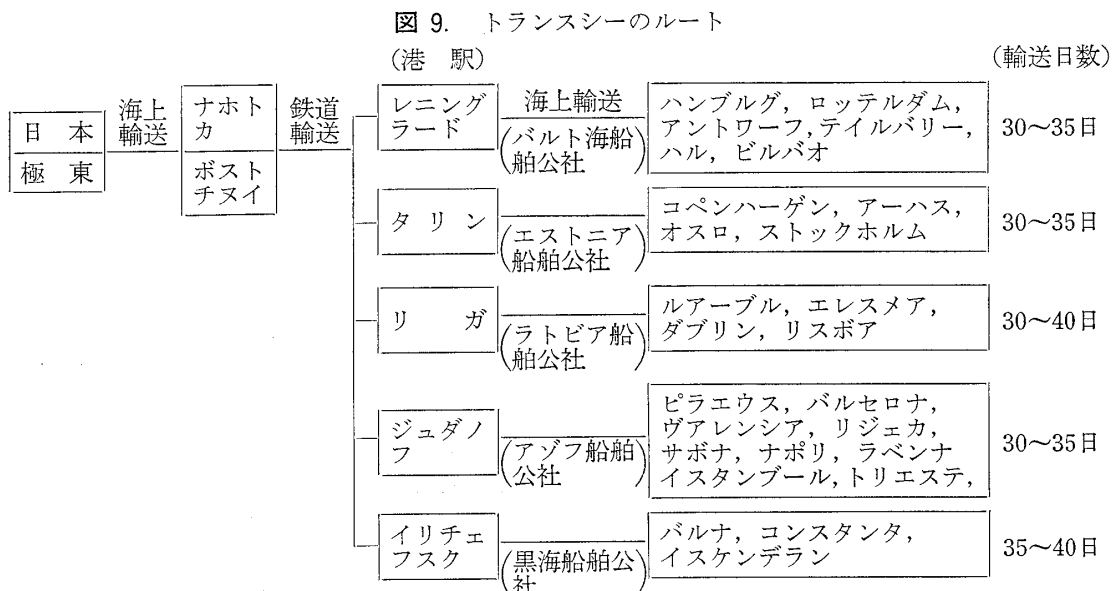
※3 ブロック・トレイン(Block train)は仕向地別貨物(コンテナ)専用列車である。現在、ポストチヌイからブレスト・チョップ方面、レニングラード方面、ゾルファ方面、南方方面、

流通問題研究

その他と5地域向けに仕分けされ、1編成が104～110TEU積載で輸送されている。1983年にジェーロ・コンテナ・トランスポートが最初に日本主導型のシステムを手がけ成果をあげている。それは日本の仕出地で仕向地別に貨物を取りまとめ、本船に1ユニットとして積みこみ、ポストチヌイではそのまま貨車積してブロック・トレインとして輸送するもので、港での待ち時間が短縮され、輸送の安定化がはかれるものとなっている。SLB 同業者協会では、この方式を拡大・展開する方向にある。

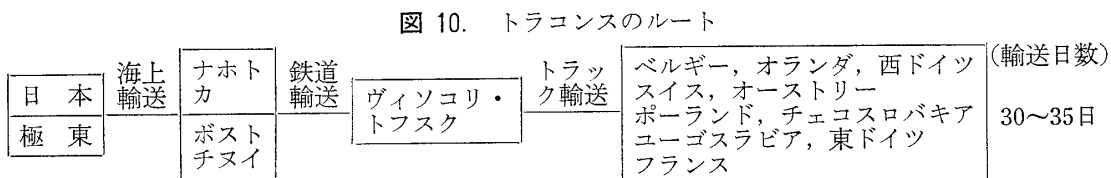
② トランスシー (Trans Sea)

ポストチヌイ (ナホトカ) からシベリヤ鉄道により、レニングラードその他の港まで鉄道輸送し、そこから欧州主要港までソ連船により海上輸送するルートである。輸送日数は、30日～40日間程度である (図9参照)。



③ トラコンス (Tracons)

ポストチヌイ (ナホトカ) よりブレストの東にあるヴィソコリ・トフスクまで鉄道輸送し、そこからソ連のトラックで欧州各国内陸地に輸送するルートである。輸送日数は約30日～35日間である (図10参照)。



以上のルートのうち、一番輸送力があり、一般的によく利用されているのは、①のトランスレーである。これらの輸送に使用されるコンテナは、業者 (NVOCC) が調達しており、一部の自己保有のコンテナを除き、大部分がリース・コンテナで運営されている。

表 7. SLB 輸送の NVOCC <ABC 順>

会 社 名	住 所 (主事業所)	電 話	代 表 者 (社長)	サービ ス開始年月	主 要 パ ー ト ナ ー
カーゴ イン コンテ ナ	東京都渋谷区渋谷 1-7-5 青山セブンハイソ702号	(03) 406-0121	松本 謙治	1972・11月	SWISS・JACKY MAEDER LTD IRAN・SHARGH TRANS CO., LTD.
イセワン・インター ナショナル	東京都中央区京橋 3-6-12 正栄ビル	(03) 562-1471	梶谷 英次	1977・11月	IRAN・IRAN TARABAR CO., LTD.
ジェー・ロ・コンテナ・ トランスポート	横浜市中区尾上町 4-57 三井ビル	(045)662-8161	宮本 敬	1967・11月	JCT-UK, JCT-GMBH (W.G.), JCT-H-K, JCT-BENELUX, JCT-FRANCE, JEURO-OY (Finland), JEURO-SWEDEN, JEURO-USA 欧州大陸諸国 (DACHSER SPEDITION GMBH) 他各国に提携先
上 組	※東京都港区芝浦 3-7-11	※(03) 452-6411	長嶺 正	1972・4月	
三 菱 倉 庫	東京都中央区日本橋 1-19-1	(03) 278-6611	和田穰太郎	1972・4月	KUEHNE & NAGAL
日 本 紙 運 輸 倉 庫	東京都中央区銀座 1-13-1 三晃ビル	(03) 535-2421	丹下 重米	1974・4月	FR. MEYER'S SOHN (WEST GERMANY), LAMPRECHT TRANSPORT (SWITZER LAND), NORDISK TRANSPORT (SWEDEN)
日 本 通 運	東京都千代田区外神田3-12-9	(03) 253-1111	広瀬 真一	1971・7月	SCHENKER & CO. GmbH, O/Y HUOLINTAKESKS A/B ロンドン支店、ハンブルグ駐在員事務所、デ セルドルフ駐在員事務所、北京駐在員事務所、 日新運輸倉庫(香港)有限公司、欧州フォーワー ター
日 新 運 輸 倉 庫	※東京都千代田区三番町 5	※(03) 238-6572	筒井 俊治	1970・初	
セ ン コ ー	大阪市北区芝田 2-6-18	(06) 372-1611	森川 敬介	1976	PANALPINA WORLD TRANSPORT LTD. KABUL EUROPE TRANSIT TRANSPORT & TRAVELLING SERVICES CO., LTD.
辰 巳 商 会	大阪市西区京町堀 1-3-13	(06) 443-5361	藤堂 幾蔵	1977・4月	SPEDITION SCENTRET
トランス・アクメ・ ジャパン	東京都港区赤坂 3-12-21 四万ビル	(03) 587-1301	兼井 眞行	1980・7月	GOTH & CO., A. G.
トランス・シベリア コンテナ・サービス	横浜市中区住吉町 6-71	(045)662-7621	稲田 健三	1974・1月	MAT TRANSPORT AG, ZUEST+ BACHMEIER AG, ROBERTO BUCCI LTD, MOLLER LINE LTD
トランス・ワールド・ マリニン・ジャパン	東京都港区赤坂 7-5-7 赤坂光陽ビル	(03) 587-2591	青木 直幹	1976・7月	TRANSWORLD MARINE AGENCY CO. N. V. (Antwerp)
山下新日本汽船	東京都千代田区一ツ橋 1-1-1	(03) 282-7500	堀 武夫	1970	DANZAS LTD. BASEL VAN GEND & LOOS, ROTTERDAM
四 日 市 倉 庫	※東京都千代田区丸の内 1-5-1 新丸ノ内ビル	※(03) 287-1568	堀木 博	1980・4月	FRACHT LTD.

(注)① ※は主事業所、電話 ② パートナースは主提携先 1～2 社とした。 ③ 最近次の 4 社が地域限定付で SLB を開始している、④シエンカー・
ジャパン、⑤コンボイ・トランスポート・ジャパン、⑥ジャードイン・プラハト、⑦斗星エンタープライズ。

SLB 輸送は、国際複合輸送業者（通称 NVOCC）が、在日ソ連通商代表部を通じてソ連国内の貨物通過許可証（Transit Licence）を取得し、全ソ通過貨物公団（V/O SOJUZTRANSIT：SOTRA）※1との契約をなし、さらに欧州のコンテナ鉄道輸送体である INTERCONTAINER と契約し、仕向地の国際複合輸送業者と提携してサービスを行っている。SLB 輸送を行っているわが国の NVOCC は現在 15 社（限定 4 社を加えると 19 社）である（表 7 参照）。

※1 全ソ通過貨物公団（SOTRA）はソ連貿易省の下部機関で、ソ連通過貨物の取次手配輸送の組織化を行っている。SLB 輸送においては、総合組織者として、日本諸港と欧州側受渡点（トランス・レールの場合はソ連国境、トラコンスの場合は最終戸口、トランス・シーの場合は西欧諸港）までの輸送を組織化し、元請して、日本及び欧州の NVOCC に販売している。この SOTRA は 1980 年に創設された公団で、シブトランジット（シベリア通過貨物）社、イラン・トランジット社、ユージ（南方）・トランジット社の 3 公社が加盟している。最近、コンピュータによる輸送管理システムを実施、貨物通過情報システムを確立して、サービスの改善をはかっている。

SLB の運賃は、各 NVOCC により一貫通し運賃が設定されている。すなわち、NVOCC は、SOTRA と毎年、年間運賃契約を結び、欧州運賃同盟のタリフに準拠して、貨物の種類に基づき数段階のグループ別運賃制を採用している。FCL 貨物は 20 フィート 1 個、40 フィート 1 個当りの通し運賃となっており、LCL 貨物は M³ 当り料金となっている※1。

※1 運賃構成の内容は、① コンテナ・レンタル料、② コンテナ及び貨物の保険料、③ コンテナ移送料、④ 日本の CY における諸料金、⑤ 日本各港よりソ連国境駅までの海上運賃及び鉄道運賃（SOTRA との契約料金）。なお、トランスシーの場合は仕向地までの海上運賃が、トラコンスの場合は指向地ターミナルまでのトラック運賃が加算される。⑥ ソ連国境駅から仕向地駅までの鉄道運賃、⑦ 着 FIO 手数料、⑧ 空コンテナの最寄りのデポへの返送料、⑨ NVOCC の取扱手数料、からなっている。

一般に、仕向先が内陸部の輸送においては、SLB が、海上直航ルートに比較して、運賃面および輸送日数の面から有利な場合が多いものとなっており、欧州向け北廻りルートとして定着しつつある。しかし、近年、競合ルートである海上直航運賃のレベルが低下しつつあり、SLB の有利性も若干減少する傾向がみられている。なお、日欧海運同盟は当初、SLB 使用を盟外使用としていたが、その後、公正取引委員会の裁定などにより、SLB 使用は盟外船使用とは異なるものであるとしており、現在は、同盟の契約荷主も自由に SLB を使用できるものとなっている⁽⁴⁾。

なお、SLB においては、NVOCC が通し積荷証券（Through B/L）の裏面約款にもとづき運送責任を負っている。その責任体系は、基本的には TCM 条約案（1971 年）を基礎としており、一般原則とネットワーク・システムからなっている。通常、損害発生区間および原因が不明の場合は、一般原則が適用され、明確な場合は、海上区間はヘーグ・

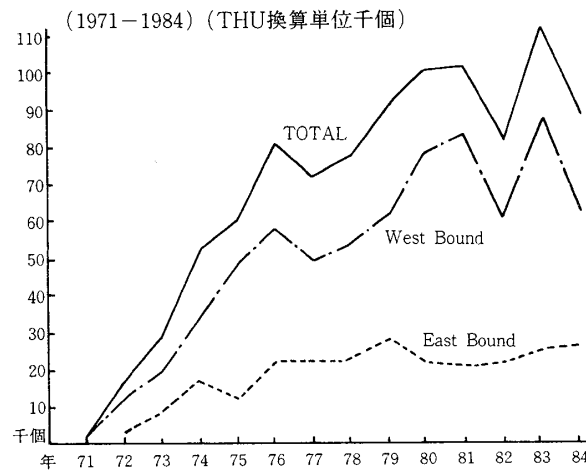
表 8. シベリア・ランドブリッジ輸送量 (1971—1984) 一覧表

(単位: TEU換算 個)

	westbound (輸出) 注; 括弧内はイラン向け	eastbound (輸入)	total
1971年	1,645teu	—	1,645
1972	12,401	2,957teu	15,358
1973	18,959	9,330	28,289
1974	34,391	17,088	51,479
1975	47,314	12,632	59,946
1976	57,684	22,177	79,861
1977	49,035	21,863	70,898
1978	53,051(3,033)	23,212	76,263
1979	61,841(6,062)	28,133	89,974
1980	77,883(20,301)	21,793	99,676
1981	82,807(37,747)	21,036	103,843
1982	56,903(17,738)	21,487	78,390
1983	86,275(44,875)	24,395	110,670
1984	62,744(20,949)	25,295	88,039

(資料: 日本海上コンテナ協会編「国際複合運送'85」)

図 11. シベリア・ランド・ブリッジ輸送量推移グラフ



- (注) 1. West Bound=西行(欧州・中近東向け)
 2. East Bound=東行(日本・極東向け)
 3. TEU=Twenty-foot Equivalent Units
 (20フィートコンテナ換算個数)

ルール (Hague Rule), 鉄道輸送区間は, ポストチヌイ (ナホトカ) からソ連国境までは社会主義国連絡運輸規則 (Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr: SMGS), ソ連国境から欧州各国鉄道輸送区間は国際鉄道物品運送条約 (International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail: CIM), トラック輸送区間は国際道路物品運送条約 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road: CMR) に準拠するものとなっている⁵⁾。

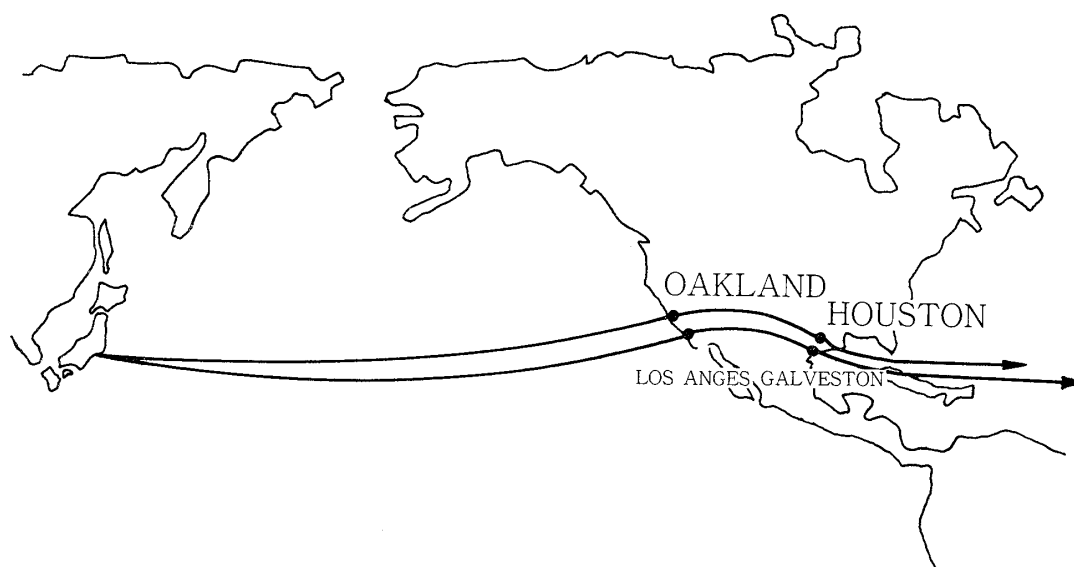
SLB の輸送実績は, 表 8 および図 11 に示すとおりである。開始年の 1971 年は 1,645 TEU で, 1976 年までは急速な伸びを示したが, その後は大体において伸びが鈍化している。1980 年以降はイラン向け貨物の増^{※1}が目立っており, それを除外した西欧向け輸出は, 1980 年をピークに減少の傾向をみせている。最近の実績は, 日本・極東～欧州間輸送の 15～17% のシェアを占めている。

※1 1983 年のイラン向け貨物の大幅増は, タイヤの大量輸出によるものである。

SLB の問題点としては, ①輸送日数の不確実 (途中の接続回数が多く, 種々の障害がある), ②往復路貨物のアンバランス (コンテナの偏在をきたし, その供給に支障を生ずる), ③業者間の競争激化 (運賃ダンピングにより, 業界の健全性が失われる), などがあげられる。

一方, SLB 輸送においては, SOTRA による貨物通過情報システムの導入や, ブロック・トレイン・システムの展開および取扱業者のサービスの改善などで, その質的向上がはかられつつあり, 今後も日本/欧州間を結ぶ国際複合輸送として, SLB はよく活用さ

図 12. アメリカ・ランドブリッジ (AMERICAN LANDBRIDGE: ALB)



れていくものと思われる。

(B) アメリカ・ランド・ブリッジ (American Land Bridge: ALB)

アメリカ・ランド・ブリッジは、海上コンテナを利用して、日本主要港より北米西岸港まで海上輸送し、米国内陸部を鉄道輸送して、東岸のヒューストンまたはガルベストーンより再び海上輸送し、欧州主要港ないしは一部欧州内陸部まで一貫輸送を行うものである(図12参照)。

ALB は、最初、アメリカのシートレーン社が、1972年9月にランド・ブリッジの運賃表を公表し、日本・極東／北米太平洋岸間および北米大西洋／欧州間のコンテナ・サービスをアメリカ大陸横断鉄道で中継し、日本／欧州間の複合一貫輸送として開始している。その後、シーランドが1978年に、APL が1980年に、さらにライクス・ラインズが1982年に同様のサービスを開始したが、現在、活躍しているのは、APL とシーランドであるといわれている。

この輸送方式は、40フィート・コンテナが主体となっている。当初はかなりの輸送量があったといわれているが、シートレーン社の挫折で大きく後退している。現在、在来の海上輸送ルートに比較して、輸送日数や運賃面で大差はなく、あまり実績はあがっていない状況である。

(C) カナダ・ランド・ブリッジ (Canadian Land Bridge: CLB)

カナダ・ランド・ブリッジは、コンテナを利用して、日本よりバンクーバーまたはシアトルまで海上輸送し、カナダの鉄道を利用して、モントリオールまで輸送し、さらに大西洋を海上輸送して、欧州各港まで輸送するものである(図13参照)。

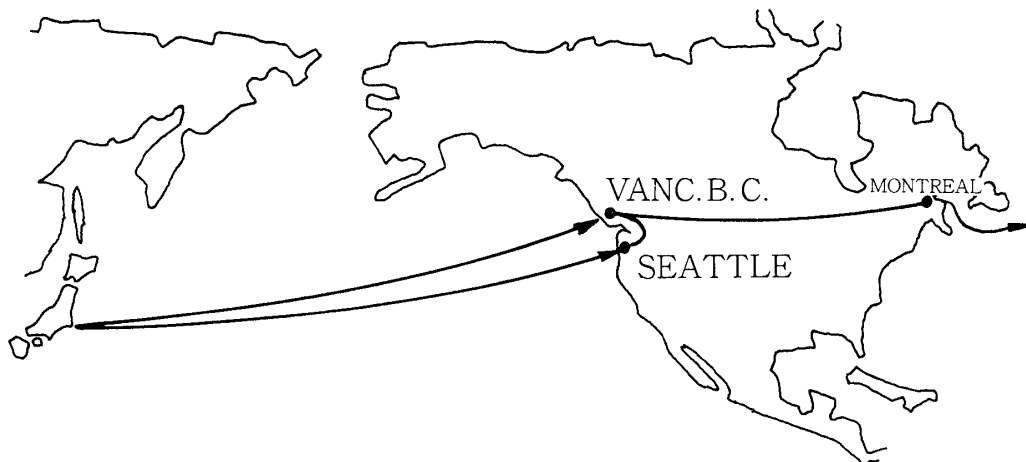
このサービスは、1979年に三菱倉庫が、1981年に日本通運と住友倉庫が開始したが、最近、日欧間の海上輸送に盟外船登場などで、サービス運賃に差がなくなり、実績はほとんどあがっていない状況である。

(D) 欧州航路経由一貫輸送

これは、欧州航路で欧州各港へ運び、欧州各国内陸部までを一貫輸送するもので、欧州同盟船社により1971年にコンテナタリフと同時に内陸までのゾーン・タリフ (Zone tariff) を導入して開始されている。同盟船社は、設定された内陸運送料金 (Inland Haulage Charge) に基づき海陸を結ぶ一貫サービスを顧客に提供している。この場合、複合運送積荷証券 (Combined Transport B/L) を発行して、欧州の内陸輸送に鉄道、トラック業者を下請として使用し、その責任関係については、TCM 条約案を採用している。

欧州同盟の海上運賃は18クラスに分けた品目別ボックス・レート (Commodity Box Rate: CBR) を取入れて、荷主ニーズへの対応をはかっている。

図 13. カナダ・ランドブリッジ (CANADIAN LANDBRIDGE : CLB)



(3) 日本／アジア間の複合輸送

(A) 日中複合一貫輸送

これは、日本から天津等中国諸港へ海上輸送し、鉄道・トラックに接続して内陸地区まで一貫輸送を行うもので※1、香港経由やポストチヌイ経由（試用段階）もある（図 14 参照）。

わが国のフォワーダー（NVOCC）は中国側パートナーとして、対外貿易部の傘下にある中国対外貿易運輸公司（SINOTRANS）※2 または交通部傘下の中国外輪代理公司（PENAVICO）※3と代理店契約を結び、日中間複合一貫輸送を行っている（図 15 参照）。中国対外貿易運輸公司との代理店契約に基づき、最初に国際複合一貫輸送が行われたのは1980年10月で、4社で発足している。1985年4月現在で、中国対外貿易運輸公司と契約したものが27社、中国外輪代理公司と契約しているものが8社に達している（表9参照）。

※1 輸送日数は、日本の港から中国内陸部までは15日から40日を要するものとなっている。内陸輸送は、200km 以内は主にトラック、それ以遠は鉄道輸送が主である。

※2 中国対外貿易運輸公司は、主に通関、陸送、船積手配、保険手配、コンテナ取扱業、貨車手配などのフォワーディング業務を行っている。

なお、系列の中国租船公司（SINOCHART）は備船船腹手配業務を行っている。

※3 中国外輪代理公司は、主に国際航行船の代理店業務および一部フォワーディング業務も行っている。

なお、遠洋局傘下の中国遠洋運輸公司（COSCO）は国営船社である。

図 14. 日中複合一貫輸送ルート

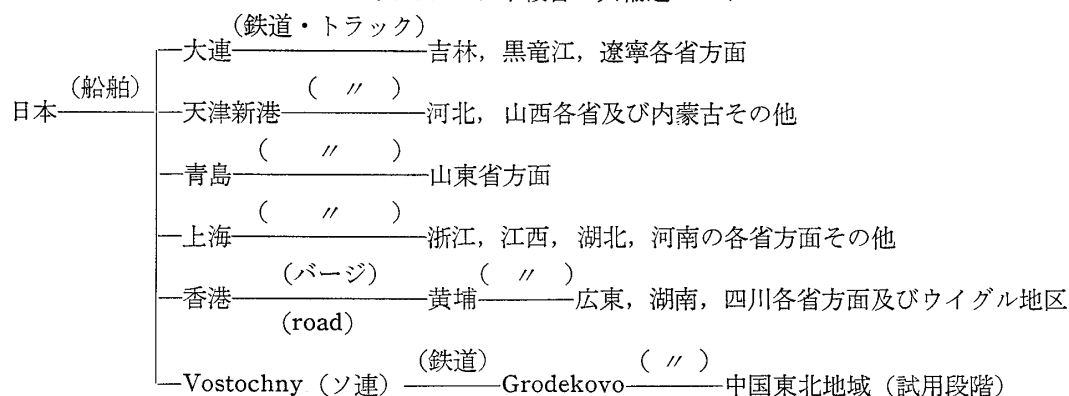


表 9. 主な日中複合一貫輸送会社

会 社 名	本 社	社 長	資 本 金	提携先	契 約 時 期	備 考
日 本 通 運	東 京	長岡 毅	489億1,957万円	S	'80・10/21～	'81・1/20北京、 '83・7月上海に 駐在員事務所開設
日新運輸倉庫	横 浜	筒井 俊治	40億9,965万円	S	'80・10～	'81・11月北京駐 在員事務所開設
三 菱 倉 庫	東 京	和田穰太郎	73億7,500万円	S	'80・10～	
三 井 倉 庫	東 京	原 五郎	65億2,200万円	S	'81・2～	
住 友 倉 庫	大 阪	岡庭 益男	54億6,400万円	S	'81・2～	
山 九	東 京	中村 公三	101億2,000万円	S	'80・10/29～	'81・10/23 北京駐 在員事務所開設
三 協 運 輸	横 浜	風間 神吉	2 億円	S	'81・1/27～	
相模運輸倉庫	横須賀	西村政太郎	7 億円	S	'81・2～	
J E U R O	横 浜	宮本 敬	1 億3,000万円	S	'81・2～	'82・6月北京駐 在員事務所開設
日 新 運 輸	大 阪	海原福代士	2,000万円	S	'82・10/6～	'82・3月青島に 代表(刘克春氏)を 置く
大森回漕店	神 戸	大橋伸一郎	3 億3,000万円	S	'83・3～	
関 野 運 輸	横 浜	関野登志夫	2,000万円	S	'83・6/2～	
鈴 与	清 水	鈴木 通弘	10億円	S	'83・11～	
近 畿 通 関	大 阪			S		
鈴江組倉庫	横 浜	鈴江 強	16億円	P	'82・4～	'81・2/15 北京駐 在員事務所開設
日本包装運輸	神 戸	林 正	1 億1,200万円	P	'81・6～	
丸全昭和運輸	横 浜	中村 至宏	36億9,380万円	P	'82・8/2～	
上 組	神 戸	長嶺 正	110億1,338万円	P	'83・9/27～	
藤 木 海 運	名古屋	早川 隆男	2 億円	P	'82・9～	
大 日 通 運	神 戸	岩倉 光文	7 億3,500万円	P	'83・8/23	

(注) S=SINOTRANS, P=PENAVICO

(資料：コンテナ・エージ，1984年3月号)

[illegible]

26

(B) 日韓複合一貫輸送

日本の下関または大阪からフェリーで、または日本各港からコンテナ船で釜山港へ運び、鉄道・トラックに接続して内陸地区まで一貫輸送するものである。

国鉄コンテナ使用による一貫輸送は下関／釜山間を結ぶ関釜フェリーを利用して、昭和46年2月から開始されている。これは、国内各地からトラックで、国鉄コンテナ基地（あるいは中継基地）に集貨されてきたコンテナを、国鉄フレートライナー等で下関駅まで鉄道輸送し、さらにトラックで下関港へ運搬し、そのまゝ関釜フェリーで釜山港へ航送後、トラックまたは鉄道で韓国の主要都市の相手側荷主まで直送するものである。取扱業者は、日本側は日本通運、全国通運などの通運業者が、韓国側は大韓通運がそれぞれ窓口となり、スルー B/L を発行し、一貫輸送を行っている。

(C) 日本／海峡地間一貫輸送

これは、船舶で香港、シンガポール、バンコク等へ海上輸送し、さらに内陸地区へ鉄道・トラック・バージに接続して一貫輸送するものである。わが国政府の円借款や民間投資などの協力により、発展過程でのプロジェクトカーゴなどの需要が多く、これらに関するプラント輸送や関連物資の一貫輸送の分野に NVOCC や大手倉庫業者の進出が目だっている。

(4) その他地域向け複合一貫輸送

(A) 日本／豪州間複合一貫輸送

これは、船舶でシドニー、メルボルン等の豪州諸港へ海上輸送し、さらに鉄道・トラックに接続して、内陸地区まで一貫輸送するものである。

(B) 日本／アフリカ間複合一貫輸送

日本から船舶でアフリカのモンバサ、ダーバン、ラゴス等の諸港へ海上輸送し、鉄道・トラックに接続して内陸地区へ一貫輸送するものである（図16参照）。

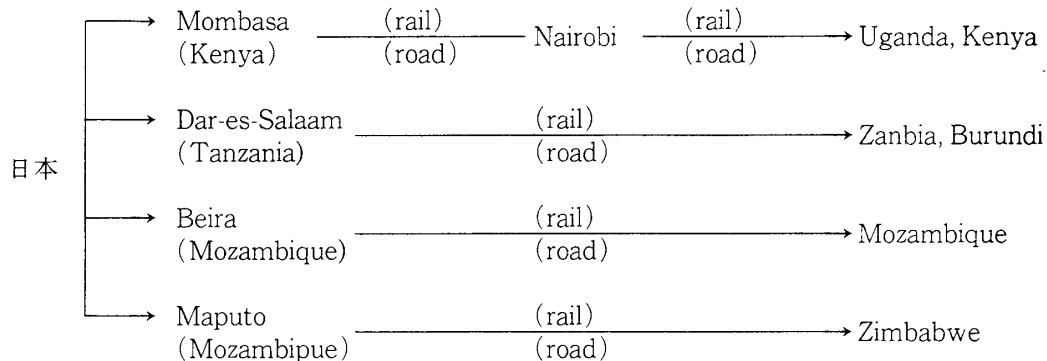
アフリカ諸国は、政治情勢が複雑で、輸送に関する規制も国によって異なっており、港湾や鉄道・道路などの設備も充分でないので、複合一貫輸送実施にあたっては、種々の難点がみられている状況である。

(5) シー・エア・サービス (Sea-Air Service)

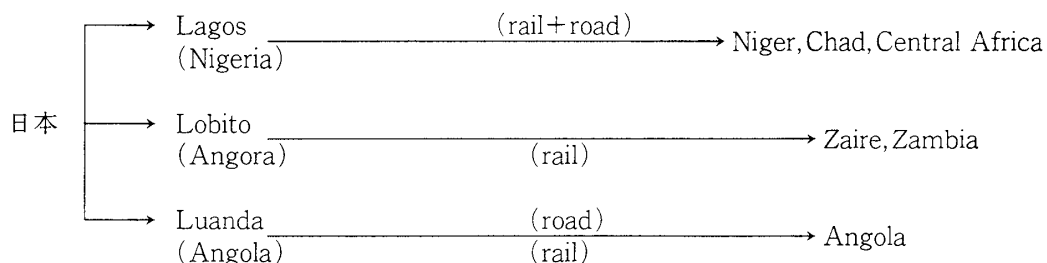
シー・エアは、海上輸送と航空輸送を結合した国際複合輸送である。その利点は運賃や輸送日数が海上輸送と航空輸送の中間にあることである。すなわち、all air では運賃が高すぎ、また all sea では輸送日数がかかりすぎる場合にシー・エア方式は経済的に有効な輸送方式となっている（表10参照）。

図 16. 日本／アフリカ間複合一貫輸送ルート

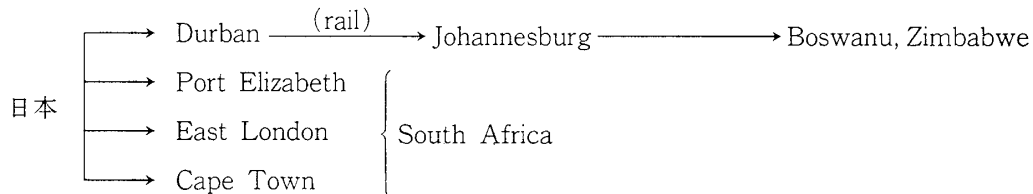
(東アフリカ)



(西アフリカ)



(南アフリカ)



(資料：日本海上コンテナ協会編「国際複合運送'85」)

現在、日本起点の主なシー・エアの輸送ルートは、日本からアメリカまたはカナダ西岸まで海上輸送し、そこからアメリカ・カナダ東岸および欧州などへ航空輸送するもの、日本からナホトカへ海上輸送し、そこからシベリア経由欧州方面へ航空輸送するものおよび日本から香港などへ海上輸送し、そこから欧州へ航空輸送するものなどである（図17参照）。

シー・エアは、元来 Air carrier が始めたものであるが、現在は、Air Carrier, Forwarder, Sea-Air Broker により行われている※1。

Air Carrier の主宰するシー・エアはスルー B/L を発行せず、Qcean B/L（船社）と Air Waybill が別々に発行され、荷主には Air Waybill が Conjunction Clause（連結輸送条項）記入の上渡されることになる。これに対して、フォワーダーの主宰するシー・

表 10. Sea-Air 経済効果比較表

品名・数量	発着地	輸送ルート	運賃指数	所要日数
電器製品 1,000 kgs 5 m ³ (LCL)	日本↓ フランクフルト (西独)	1) シベリア LAND BRIDGE (S. L. B)	110	35—40日
		2) 海上輸送 (但し HAMBURG)	100	30—35日
		3) AIR/AIR VIA SPL CHARTER	655	6日
		4) AIR 南廻り	730	3日
		5) AIR //	690	4日
		6) AIR 北廻り	885	2日
		9) SEA/AIR 香港経由	515	8—10日
		バンクーバー経由	440	14—18日
		ロスアンジェルス経由	430	13—15日
		シアトル経由	440	14—18日
プリンター 4,000 kgs 20m ³ (FLC)	日本↓ パリ (仏)	1) シベリア LAND BRIDGE (S. L. B)	90	35—40日
		2) 海上輸送	100	30—35日
		3) AIR/AIR VIA SPL CHARTER	630	6日
		4) AIR 南廻り	705	3日
		5) AIR //	665	4日
		6) AIR 北廻り	850	2日
		7) SEA/AIR 香港経由	385	8—10日
		バンクーバー経由	310	14—18日
		ロスアンジェルス経由	295	13—15日
		シアトル経由	310	14—18日
		バンコック経由	310	14—16日
		ボストチヌイ経由	325	10—14日

注：運賃指数は海上運賃を100とした場合の指数
(資料：日本海上コンテナ協会編「国際複合輸送 '85」)

図 17. Sea-Air 輸送ルート

- (1) 日本 $\xrightarrow{\text{sea}}$ アメリカ西岸 $\xrightarrow{\text{air}}$ アメリカ東岸, 欧州, その他 (開始時期, 1962年ごろ)
- (2) 日本 $\xrightarrow{\text{sea}}$ カナダ西岸 $\xrightarrow{\text{air}}$ カナダ東岸, 欧州, その他 (// , 1962年ごろ)
- (3) 日本 $\xrightarrow{\text{sea}}$ ボストチヌイ $\xrightarrow{\text{truck}}$ ウラジオストック $\xrightarrow{\text{air}}$ モスクワ $\xrightarrow{\text{air}}$ 欧州, 中近東, アフリカ (// , 1968年)
- (4) 日本 $\xrightarrow{\text{sea}}$ { 香港
シンガポール } $\xrightarrow{\text{air}}$ 欧州 (// , 1982年ごろ)

エアは、荷主にスルー B/L が発行されて複合輸送が行われることになる。なお、Sea-Air Broker はルートを設定して、フォワーダーに卸し売りを行っており、原則として、荷主には直接販売はしていない。

※1 主な業者は次のとおりである。

Air Carrier ; AIR CANADA, CP AIR, FLYING TIGER, UNITED AIR, AEROFLOT
Forwarder ; 日通航空, MSAS, 三井倉庫, 近鉄航空, 三井航空, SEA-TAC, INT'L
EXPRESS, JAPAN SCHENKER, PAND AIR

Sea-Air Broker ; CONCORDE FREIGHT SYSTEM, CAN TRANS INT'L JAPAN,
COMMERCIAL TRANSPORT INT'L, JAPAN SEA AIR SYSTEM, EXPEDAIR,
AIR SEA BROKER (ASB)

(6) 国際宅配便

国際宅配便は、比較的少量の貨物や書籍などを対象として、国際間にわたるドア・ツー・ドア輸送を行う小口航空貨物輸送サービスである。少量の貨物を対象とするものをスモール・パッケージ、サービス、書籍等を対象とするものをクーリエ・サービスと呼んでいる。

運賃は、通関料等の諸経費を包含した一貫運賃となっており、一定の重量帯まで最低運賃を収受し、それ以上は 500g または 1kg 単位の運賃を上積みしていく方式となっている。なお、輸送日数は東京～ロサンゼルス間で、文書・書籍類はほぼ 1～2 日、小量貨物はほぼ 2～5 日となっている。

現在、国際宅配便を行っている事業者は、邦人系13社、外資系8社となっている（表11参照）。60年度の取扱実績は、邦人系事業者38万件、585トン、外資系事業者182万件、2,700トン、計220万件、約3,300トンとなっている。今後、産業の軽薄短小化傾向や、消費者物流の増大などから、国際宅配便の取扱は飛躍的に増加する動向にある。

表 11. 国際宅配便事業者一覧

① (邦人企業)

企 業 名	商 品 名 (対象貨物)	実施時期	運 賃 シ ス テ ム	仕 向 地
ジャパン エア ーリエ (株)☎551-6146	チョイス (SP)	55. 3	4 kg まで34,500円 以後500g 毎に2,000円	北米, 欧州, アジア 等
(株)プロコエアサー ビス ☎273-0371	プロコ モスクワ クーリエサービス (SP)	56. 6	1 kg まで2,000円 以後500g 毎に1,500円	モスクワ
日本クーリエサー ビス(株) ☎798-5931	BIZIPAC (DOC)	57. 4	500g 毎に2,000円	全世界
(株)マイパック ☎553-7145	マイパックサービ ス (SP)	57. 12	5 g まで20,000円 以後1 kg 毎に2,500円	米国, 韓国, 台湾, 香港, 欧州, 豪州, 中近東等
(株)ジャパン クー リエサービス ☎474-8533	国際特急便 (DOC)	58. 2	500g 毎に1,600円(チャ ージ月に5件まで4,000円, 6件目からは無料)	北米, アフリカ, 中 近東, アジア, オセ アニア, 欧州, 中南 米等
	国際特急便 (SP)	58. 2	3 kg まで25,000円 以後1 kg 毎に3,000円	同上
日本通運(株) ☎253-1111	ペリカンジェット パック (SP)	58. 3	5 kg まで20,000円 以後1 kg 毎に2,500円	北米, アジア, 南ア フリカ, 欧州等
日新エアカーゴ(株) ☎0473-27-7938	海外宅配便ドルフ インエクスプレス (SP)	58. 3	5 kg まで19,000円 以後1 kg 毎に2,500円	北米, アフリカ, ア ジア, 中南米, オセ アニア, 中東, 欧州等
ヤマトパーセルサー ビス(株) ☎0472-50-2071	国際宅急便 (SP)	58. 11	1 kg まで4,000円 以後1 kg 毎に2,000円	北米, 英国, 西独, シンガポール, オラ ンダ, 香港等
西濃運輸(株) ☎639-3541	国際カンガルー宅 配便 (SP)	58. 12	5 kg まで17,000円 以後1 kg 毎に2,000円	米国, 香港, シンガ ポール等
パンサーエクスプレ スインターナシ ョナル(株) ☎471-5583	(DOC)	60. 6	500g まで2,000円 以後100g 毎に400円 (チャージ1,500/件)	北米, 東南アジア等
	EXPAK (SP)	60. 6	2 kg まで18,000円 3~5 kg まで20,000円 以後1 kg 毎に2,000円	同上
海外新聞普及(株) ☎453-8311	OCS PACK (SP)	60. 8	3 kg まで13,000円 以後1 kg 毎に3,000円	北米, オセアニア, ア ジア, 中近東, 欧州等
郵船航空サービス (株) ☎669-6949	ウイングパック (SP)	60. 10	3 kg まで14,000円 以後1 kg 毎に 4~5 kg まで1,000円 6 kg 以上は2,000円	米国, 香港, シンガ ポール
福山通運(株) ☎0849-24-2000	ビジネス宅配便 (DOC)	61. 4	1 kg まで7,000円 500g 毎に1,500円 (チャージ4,000円/件, 5件めから無料)	全世界
	(SP)	61. 4	5 kg まで15,000円 以後1 kg 毎に1,500円	同上

注) SP はスモールパッケージ, DOC はドキュメントの略

流通問題研究

② (外資系企業)

企業名	商品名 (対象貨物)	実施時期	運賃システム	仕向地
D・H・L・ジャパン ㈱(米) ☎499—4811	DOX (DOC)	54. 10	500g 毎に2,150円 (チャージ5,500円/件 22,000円/月)	全世界
	SPX (SP)	54. 10	1 kg まで20,000円 以後1 kg 毎に 2～5 kg まで2,000円 6～10kg まで1,800円 11kg 以上は1,600円	同上
	PRINTED MATTER (印刷物用)	55. 10	500kg 毎に1,620円	同上
㈱ワールド・クー リアー(米) ☎508—9281	(DOC)	55. 11		全世界
日本エメリー航空 輸送㈱(米) ☎669—9023	(DOC)	56. 3	500g 毎に2,000円 (チャージ4,000円/件)	北米, アジア, オセ アニア, 欧州, アフ リカ等
	(SP)	56. 3	3 kg まで15,000円 以後1 kg 毎に1,500円	
エアボーン・フレ イト・コーポレー ション(米) ☎585—8414	S・M・P・X (SP)	56. 8	5 kg まで19,000円 以後1 kg 毎に2,500円	北米, 中南米, 欧州, アフリカ, 豪州等
	I・E・P・ (DOC)	56. 8	500g 毎に2,000円	同上
丸全エア エクス プレスインターナ ショナル㈱(米) ☎585—7281	インターパック (SP)	57. 1	5 kg まで14,000円 以後1 kg 毎に 6～20kg まで2,000円 21～32kg まで1,500円	北米, アジア, 南阿, 欧州, オセアニア等
T・N・T・スカイ パック ジャパン ㈱(豪) ☎474—8795	DOX (DOC)	58. 2	500g 毎に2,150円 (チャージ5,000円/件 20,000円/月)	全世界
	XPS (SP)	58. 2	3 kg まで18,000円 以後1 kg 毎に2,500円	全世界
㈱パガサス パー セル サービス (米) ☎582—9261	SWS (SP)	59. 3	3 kg まで8,000円 以後1 kg 毎に1,800円	全世界
フェデラル エク スプレス ジャパ ン㈱(米) ☎587—0351	(SP)	59. 8	500g まで6,000円 以後500g 毎に 0.5～5 kg まで1,800円 5.5～12kg まで900円 12.5～20kg は35,700円	全世界
ケイヒン パーリ ントン ノーザン エアフレイト エ スエイ(米) ㈱456—7945	BAXI (DOC)	計画中	500g 毎に2,000円 (チャージ月に5件まで 4,000円/件, 6件めか らは無料)	米国

(資料: 運輸振興協会編発行「トランスポート」1986年8月号)

4. 国際複合輸送をめぐる環境と諸問題

(1) 国際複合運送条約の経緯と概要

(A) 国際複合運送条約の経緯

国際複合輸送に関する条約については、当初、1969年に万国海法会（Comitee Maritime International：CMI）がその東京総会において、複合運送条約案（東京ルール）を採択しており、その後、ローマ私法統一国際協会（Institute International pour l'Unification du Droit Prive：UNIDROIT）の条約案との調整により、その一部が修正され、70年にTCM条約原案（Projet de Convention sur le Transport International Combiné de Marchandises、通称ローマ案）として発表されている。さらに同条約原案に対して、航空業界の意向をいれることになり、かねてから同問題に関心を有していた国連の欧州経済委員会（Economic Commission for Europe：ECE）と国連の専門機関である政府間海事協議機関（Inter-Governmental Maritime Consultative Organization：IMCO）との合同委員会が審議を行い、1971年にTCM条約（改訂）案を発表している。

このTCM条約（改訂）案に対して、発展途上国側から同条約の成立は先進国輸送業者に有利な体制を確立するものであるとの理由により、早期成立を阻止しようとする動きが表面化し、72年7月に国連貿易開発会議（United Nations Conference on Trade and Development：UNCTAD）により、TCM条約案についての特別会議がジュネーヴで開催された。その議決結果に基づき、同年11月開催の国連・IMCO合同コンテナ輸送会議においては、TCM条約案の採択は見送りとなった。1973年にUNCTADのもとに国際複合運送条約に関する政府間準備会議（Intergovernmental Preparatory Group：IPG）が開催され、その問題はUNCTADに移された。しかし結局、IPGによる審議は、先進国と発展途上国の意見を十分に調整することはできず、1979年3月に終了した。

1979年と1980年の2会期にわたり、国連の国際複合運送条約採択会議がジュネーヴにおいて開催され、国連国際物品複合運送条約（United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods）が、大方の先進国の予想に反し、コンセンサス方式^{*1}と称する変則的採択方式によって、80年5月24日に採択されている。すなわち、この条約は、その内容において、若干の公法規程^{*2}を含むだけでなく、私法問題^{*3}としての責任内容においても、先進国にとって不満足なものとして成立している。

ところで、本条約は発効に30カ国の批准が必要であるが、先進国グループはこの条約を批准する可能性は少いし、また発展途上国では、複合一貫輸送の実績が余り多くないので、今のところ、本条約が採択されたことによって、国際複合輸送に混乱は生じていない現状

である。現実の国際複合輸送は、そのほとんどが TCM 条約案に基づいて行われている状況である。なお、本条約が30カ国の批准を得て発効した場合、既存のルールとどのように調和して有効に機能するかが課題になるものと思われる。

- ※1 コンセンサス方式は、会議において投票によらないで、まず案件を採択し、そのあとで対国がそれぞれの立場で意見を表明するという方式である。
- ※2 公法規程としては、発展途上国が、国際複合輸送への事業参加の可能性を確保し、また荷主としての利益を擁護するために条約にもりこんだ公法上の政策課題である。
- ※3 私法問題としては、複合運送人の責任、複合運送証券の記載事項、条約の適用範囲と強行性などの基本的問題である。

(B) TCM 条約案（1971年）の責任原則

ECE・IMCO の合同委員会作成の TCM 条約案は、原案と代替案の2種類の責任原則が併記されている。原案は複合運送人（combined transport operator, CTO）の責任原則について network liability system の考え方に立つものであり、東京ルール以来一貫してとりあげられてきているものである。一方、代替案は uniform liability system の考え方に基づくものである。

① network liability system（対荷主単一責任・非同一責任型）

運送品の滅失または損傷は、引受運送区間中のどの運送方法の過程で発生したかが立証されうる場合と、立証されえない場合（concealed damage）とがある。前者の場合に CTO の負うべき責任として、各運送方法に固有の既存の責任原則をそのまま適用しようとする考え方を pure network system と呼んでいるが、原案における network liability system はこれを補正したものである。すなわち、運送品の滅失または損傷が発生した運送方法が立証されえた場合に、CTO の責任につき適用される当該運送方法に固有の責任原則としては、国際条約と強行法規たる国内法の二者に限定されており、下請運送人の契約約款は原則として適用されないものとなっている。

なお、国際条約や強行法規たる国内法が、いずれも存在せず、従来、下請運送の契約条款に依存していた領域についての CTO の責任として適用すべきものとして、また滅失あるいは損傷の発生区間たる運送方法が、いずれであるか立証されえない concealed damage の場合における CTO の責任として適用すべきものとして、TCM 条約案自体の責任原則が設けられている。すなわち、これらの場合における CTO の免責事由、挙証責任、賠償金額の算出基準、責任制限金額などについて、原案は規定している。

② uniform liability system（対荷主単一責任・同一責任型）

これは、運送品の滅失、損傷、遅延がいずれの運送方法のもとの生じたかに関係なく、また concealed damage であるか否かに関係なく、CTO はそれらの損害が適当な注意を尽くしてもその結果の発生を防ぎえない性質のものであったことを立証した場合に免責

されることになり、またそれらの損害が、荷送人または荷受人の故意、過失等、荷主側の事情により生じたものであることを立証した場合にも CTO は免責されることになる。いずれの運送方法のもとでも、つねに同一の責任原則が適用されるのが純粋の uniform liability system であるが、代替案では、この純粋性がいくぶん修正されており、海水または内水運送について、若干の追加免責事由がとくに規定されている⁽⁶⁾。

(C) 国連国際物品複合運送条約の責任原則

本条約では、複合運送人は、損害の発生について過失のなかったことを証明しないかぎり損害賠償の責を負うものとなっている。その責任の限度は、滅失または損傷した物品の包またはその他の船積単位ごとに920計算単位 (unit of account)^{※1}、またはその物品の総重量 1 kg につき2.75計算単位のいずれか高い金額となっている。

なお、海上または内水運送を含まない国際運送の場合の責任は、滅失または損傷した物品の総重量 1 kg につき8.33計算単位を超えない金額に制限されている。また、延着についての責任については、当該物品の運送賃の 2.5 倍に等しい額であって、複合運送契約に基づき支払うべき運送賃の全額を超えない額に制限されている。

さらに、責任制限について、対象区間における既存の法規が、本条約に定める額より高い額を定めている場合のみ、当該区間の既存の法規によるものとしている。したがって、当該区間に国際条約または強行性を有する国内法が存在しない場合、または存在しても、その定める限度額が本条約に定める額より低いときは、複合運送人の責任限度額は、本条約の規定に基づき決定されるものとなっている。

以上のように、本条約における複合運送人の責任原則は、修正 uniform liability system がとられている。

※1 本条約では、計算単位とは国際通過基金 (International Monetary Fund: IMF) により定められた特別引出権 (Special Drawing Right: SDR) をいうと規定している。

(2) 国際商業会議所の統一規則

(A) 1980年制定の新インコタームス

国際複合輸送に適応する Incoterms (International Commercial Terms, 貿易取引条件) として、国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) は、新たに下記の3つを1979年12月に制定・採択し、1980年3月からその使用を承認している。

① Free Carrier……(named point)

「運送人渡条件」(指定場所)(ただし仕出地)(コードおよび略語; FRC)

この条件は、売主が貨物を仕出地における指定場所において、買主指定の運送人の管理下に引き渡した時をもって、売主の義務が完了するものである。既存の FOB と主じ原則

に基づく売買条件である。

② Freight/Carriage paid to……(named point of destination)

「運送費支払済条件」(指定仕向地)(コードおよび略語; DCP)

この条件は、売主は自己の費用で指定仕向地までの運送契約を締結し、運賃を支払い、さらに運送書類を入手してそれを買主に引き渡すことで売買契約が履行されるものである。しかし、最初の運送人に貨物が引渡された時点以降の損害危険ならびに追加費用は、買主の負担となる。

この条件の制定にともない、1953年制定インコタームスのなかの Freight or Carriage paid to (輸送費済条件) は廃止された。

③ Freight/Carriage and Insurance paid to……(named point of destination)

「運送費・保険料支払済条件」(指定仕向地)(コードおよび略語; CIP)

この条件は、売主が自己の費用で、指定仕向地までの運送契約の締結および保険契約の締結の義務を負うもので、運送書類および保険証券を買主に引き渡すことで売買契約は履行される。

なお、貨物の損害危険ならびに追加費用の負担は、貨物が最初の運送人に引き渡された時点で買主に移転することになる。

(B) ICC の複合運送証券統一期則

国際複合輸送の進展とともに、複合運送証券の円滑な流通をはかることが重要な課題となってきた。このため、ICC は1973年初頭から作業部会を設け、複合運送証券(Combined Transport Document, Multimodal Transport Document) を銀行が買取可能なものとして認めるための前提条件として、標準約款の作成を開始し、1973年11月に TCM 条約案に定められている複合運送証券の商的要件を基礎とした「複合運送証券に関する統一規則」(Uniform Rules for a Combined Transport Document) を公表している。そして遅延に対する責任に伴う実際上の問題を考慮して若干修正のうえ、この規則の改訂版を、75年10月に ICC Publication No. 298 として発表している。

これに基づき、1977年5月にボルチック海国際海運同盟(The Baltic and International Maritime Conference: BIMCO) は国際船主協会(International Shipowners' Association: INSA) と協力して、TCM 条約案による複合運送証券として COMBIDOC を作成している。これは譲渡可能の証券で、ICC も正式採択している。

(C) ICC の信用状に関する統一規則

ICC によって、「荷為替信用状に関する統一規則及び慣習」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) が1933年に制定され、1962年に改訂されていたが、

それによると、銀行が荷為替手形の担保書類として受理する証券の基本形態としては船社の発行する船積船荷証券（shipped or on board B/L）が位置づけられており、しかも信用状（letter of credit: L/C）で特に認めないかぎり、貨物の甲板積みを示している船荷証券は受理を拒絶されるものとなっていた。

これに対して、TCM 条約案に基づく複合運送証券（CTD）を銀行が受理可能なものとするため、1974年に次のように改正された。

- ① 信用状が複合運送証券を要求している場合、形式・発行人に明示がないときは、銀行は呈示されたとおりの書類を受取る。
- ② 船積込を示してなくても受理され、甲板積を明記してなければ銀行は受取る。

しかし、これにより、複合運送人（Multimodal Transport Operator: MTO）の発行する複合運送証券は、信用状にそれを受け入れる旨明記してない場合、銀行は受理を拒否することになるので、買主側で信用状に「フォワーダー発行の複合運送証券を受入可能」の旨を記入する要があった。

これに関して、1983年6月に次のように改正がなされ、同年10月より実施された。それによると、信用状にほかに異なる定めのないかぎり、銀行はフレイト・フォワーダーによって発行された運送書類を拒絶する。ただし、その書類が ICC により認められた FIATA Combined Transport Bill of Lading^{※1}である場合、またはそれが運送人としてまたは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワーダーによって発行されたことを示している場合はこのかぎりではないとしている。すなわち、信用状に異なる定めのないかぎり、運送人または運送人としての立場においてフレイト・フォワーダーが発行するもので、内陸の一地点を受取地ならびに引渡地とする運送のため貨物を受取ったことを証する Combined Transport Bill of Lading または Combined Transport Document などの頭書を有する複合運送証券は原則として受理されることになる。この場合、船舶その他の運送手段または陸揚港が確定的に表示されている必要はなく intended による表示をすれば足りることになる^[7]。

※1 FIATA (International Federation of Forwarding Agents Associations ; 国際フォワーダー協会) の CTB/L は ICC 複合運送証券統一規則に準拠しており、その発行者であるフレイト・フォワーダーは運送人として行動し、その立場で証券を発行することになる。

(3) 国際複合輸送業の動向と課題

国際複合輸送業においては、キャリア（船社）とフォワーダー（NVOCC）がその主な主宰者（複合運送人）として活躍している。船社は、ハード面を所有し、従来、大手荷主に対し強い集荷力の地盤を有しているのであるが、国際複合輸送への対応として、国際的

表 12. 船社系・商社系 NVOCC一覧

昭和60. 8 現在

区分	会社名	設立年月	系	列	資本全	概要
船社	トランスコンテナ JIT (Japan Intermodal Transport)	48. 3	日	郵 船	4,750万円	関東郵船運輸, 日本運輸等郵船関係港運会社16社の共同出資。
	コーレックス (Calex)	58. 12	〃	〃	1,000万円	日本郵船関係の港運会社社長等すべて個人出資。
	JFS (Japan Freight Service)	59. 6	大阪商船三井船舶	〃	1億7,500万円	大森廻漕店, タカセ, 内外日東等商船三井関係港運会社35社の共同出資。
	アムデックス (Amtex)	59. 11	〃	〃	100万円	商船港運, 住井運輸両社役員5名の個人出資。
	CEL (Crest Express Lines)	60. 6	〃	〃	1,000万円	商船港運, 三井航空サービス等7社社長個人出資。JFS を吸収合併する予定。
	コスモフレイト	59. 2 業務引継	川 崎 汽 船	〃	65万香港ドル	設立は58年11月だが, 59年2月に川崎汽船系のトフコの営業権を引き継いだ。
	JMT (Japan Multimodal Transport)	59. 8	ジャパンプライン	〃	800万円	京浜倉庫の子会社トランス・オーシャンを引継ぐ形でヤマト運輸の100%子会社として発足。
	マルチトラランス (Multitrans)	59. 10	山下新日本汽船	〃	4,500万円	住友倉庫, 上組, 東海運等山下新日本関係港運会社45社の共同出資。
		59. 11	昭 和 海 運	〃	3,000万円	安田倉庫, 三栄梱包, 芙蓉航空サービス, 誠貿易運輸, ヒートコ の5社共同出資。
商社系	アトラス複合輸送 (Atlas Intermodal Transport)	46. 9	伊 藤 忠 商 事	〃	1,000万円	伊藤忠商事52%出資。伊藤忠の支店網を利用して海外展開を行っている。
	OTS (Overseas Transport Service)	59. 3	丸	紅	2,000万円	丸紅の100%出資子会社。現在プラント輸送主力だが, 今年からNVO活動を開始。
	Sumitrans Corp.	59. 4	住 友 商 事	〃	5万ドル	住友商事の現地法人である米国住友商事の子会社。
	ダイヤ・インターナショナル・トラフィック	60. 6	三 菱 商 事	〃	3,000万円	三菱商事, 三菱倉庫, 関東郵船運輸の共同出資。複合一貫輸送とトクメンテーション業務を行う。
	トラライネット	60. 7	三 井 物 産	〃	2,000万円	三井物産, 名港海運, 宇徳運輸の共同出資。

(JIFFA 調べ)

ネットワークの構築による情報化の整備や総合物流業への進展など、ハード・ソフト両面にわたる経営戦略を展開しつつある。しかし、そこではやはり、ハード面の比重が大きく、その収益改善が第1義になるものと思われる。一方、NVOCCは、利用運送業者としての役割において、海外ネットワークを整備し、カーゴトレースなどのサービスを充実し、さらに人材の育成などをはかって、総合国際物流業への地盤を確立していくものと予想される。

ところで、わが国の国際複合輸送において、米国は主要なシェアを占めていることから、米国の規制緩和策の一環として、1984年に制定された米国新海運法（Shipping Act of 1984）は、国際複合輸送において、フォワーダーや船社に大きな影響をもたらしている。すなわち、この米国新海運法により、海運同盟の運賃やサービスに大量割引や競争原理の概念が導入されることになった。これにより、NVOCCはLCL貨物（小口貨物）の混才業務などの面でポリーム・レートなどの低運賃適用のメリットを享保することになり、これを基盤とする利用運送業としての新たな発展が期待され、また船社は、大量輸送によるハード面の合理化を対象として、FCL貨物（大口貨物）の複合輸送の分野に経営の重点を指向していく傾向が強まるものと想定される。

このようなことから、これらに関連して、最近、船社系・商社系企業によるNVOCCへの新規参入も相ついでおり（表12参照）、既にかんりの過当競争にあった国際複合輸送業界は、いよいよ競争激化の様相をみせている。NVOCCの現状をみると、1984年におけるSLB大手のスピード・ブリッジ社の倒産などにみられるように、競争がはげしく、純然たる国際複合輸送だけでは経営的に困難な事例もみられている。

今後、国際複合輸送業としては、やはり、フォワーダーそれぞれの本来の業務⁽⁸⁾を基盤とする業績の積みあげにより多角化をはかり、その相乗効果のメリットにより総合国際物流業としての機能を発揮していくことが、その経営の健全な発展をはかる面から要請される。

さらに、国際複合輸送におけるNVOCCの一般的対策としては、既存輸送ルート of 改善や新輸送ルート及びシステムの構築をはじめ、在庫管理や配送などまでを加えた総合サービスの充実、並びに海外ネットワークの整備などをはかり、トータル・オーガナイザーとして活躍していくことなどが重要な要素になるものと思われる。なお、これらに関して、NVOCCの企業規模によっては、業者間のジョイント・サービスや、特定地域向けに強いNVOCCの利用、およびNVOCCのグループ化をはかることなどが、経営上必要となるものと思われる。また、公共的な政策の面では、NVOCCをどのような方向で制度的に位置づけ、国際複合輸送業としての健全な発展のための土壌づくりをどのようにするかが、今後の大きな課題となるものと想定される。

5. おわりに

本稿は国際複合輸送の諸形態における現状や課題に重点をおき考察し展望を試みたものであるが、具体的な業務に関する内容などについては、さらに考究すべき面も少なからず残されており、また、実態調査などにより補完すべき点も多いものと思われる。

なお、国際物流におけるフォワーダーの本質的あり方や、国際複合輸送と港湾機能の関係については、さきに別稿で研究を取りまとめ発表しているので⁽⁹⁾、本稿では省略することにした。

以上のような次第であるが、いずれにしても、国際複合輸送は今後の国際物流合理化の主な担い手として、そのサービスの内容を深め、多様化しつつ、質量ともにますます発展していくものと予想される。

注(1) 日本海上コンテナ協会編発行「国連国際物品複合運送条約；United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods」, 1980, 3頁

(2) 運輸省国際運輸・観光局編「外航海運の現況」日本海事広報協会発行, 1985, 62頁

(3) 日本海上コンテナ協会編「国際複合運送'85」近藤記念海事財団発行, 1986, 50頁～51頁

(4) 同上, 42頁

(5) 拙著「海運実務の基礎」東洋経済発行, 1978, 149頁

(6) 同上, 145頁

(7) 日本海上コンテナ協会編「国際複合運送'85」近藤記念海事財団発行, 1986, 16頁～19頁

(8) National Economic Development Office; “The Freight Forwarder”, Her Majesty's Stationery Office, London, 1970, PP.1～3

(9) 拙稿「国際物流とフォワーダー」(日通総研編発行「輸送展望」No. 199, 1986年7月)および拙稿「国際複合輸送と港湾機能」(日本港湾経済学会編「港湾経済研究」No. 24, 1986年10月)