

■ 論 文

港湾物流における輸入製品

— 海上コンテナ貨物を中心として —

A Study of the Port Logistics and Import

神奈川大学大学院 経営学研究科
国際経営専攻 博士後期課程

李 貞 和

Jung-Hwa Lee

■ キーワード

貿易と港

1. はじめに

1985年代以降、日本企業の海外進出の増加にと
もない国内産業構造同様に貿易構造も変化した。
そして、日本政府の輸入促進事業の推進および円
高により輸入製品は著しく増加したのである。特
に、1990年代以降は引き続き円高の影響により日
本内生産の製品の国際競争力の低下および東ア
ジアの技術向上により製品、半製品と逆輸入製品
の輸入が持続的に増加した。その結果、海上コン
テナ貨物のうち輸入製品は全体の6割以上を占め
ている。2000年度には外貿コンテナ貨物量が11,028
万トン、輸入コンテナ貿易額が16.4兆円である¹⁾。

このような、輸入製品の増大とともに産業構造
の変化による輸入製品の特徴は多品種・小口・多
頻度出荷であることから港頭地区の保税地域、上
屋、倉庫など輸入貨物取扱いの施設についての重
要であり、また貨物によって機能的に品質の高い
保管を必要とする。不十分な施設および通関によ
り搬入・搬出の遅延が荷主への引き渡しの遅延と

物流コストの増加を招来する。したがって、港頭
地区内の輸入製品の付加価値高い保管管理および
港湾物流の円滑な流通によるリードタイム短縮と
荷主の物流コストの削減が望まれる。そのため
には、輸入製品の効率的な「空間的・時間的」管理
運営が行わなければならない。

したがって、本稿では、輸入製品に対する港湾
物流の保管管理および管理運営体制を検討し、か
つ迅速な輸入製品の流通のための管理運営体制の
あり方および多種多様な輸入製品に対応できる港
湾施設、保税主義原則の見直しとともにEDIシ
ステムによる通関手続きの簡素化を推進して海外生
産地から荷主までの安全、迅速に引き渡すための
円滑な輸入貨物の取扱いに視点を置いて考えてみ
たい。

2. 港頭地区の輸入製品の現状

最近の輸入製品は多品種・小口・多頻度出荷に
より製品の保管管理、迅速な荷作業や荷主のニー
ズに応じる管理運営が求められるようになった。

表2-1 商品別輸入構成比 (単位：%)

品名	1985	1990	1995	2002
鉱物性燃料	43.1	24.2	15.9	19.4
原料品	13.9	12.1	9.8	6.0
食料品	12.0	13.4	15.2	12.5
製品類	31.0	50.3	59.1	62.2
化学製品	6.2	6.9	7.3	7.7
繊維製品	3.0	5.5	7.3	6.5
非金属鉱物品	1.0	2.3	1.9	1.3
金属・同製品	4.7	6.9	5.9	4.0
機械機器	9.6	17.4	25.3	31.8
自動車	0.4	2.7	3.0	1.9

出所：「日本貿易の現状」2003年版により再作成。

表2-2 港湾の輸入コンテナ取扱貨物量の推移 (単位：万トン)

項目/年度	1980	1990	1995	2000
輸入コンテナ	1,994	5,271	8,205	10,874

出所：(社)日本港湾協会「数字で見る港湾2002」2002年、9頁

特に、1985年から2002年の商品別構成比鉱物性燃料・原料品は減少したのに対して化学製品・食料品・繊維製品も一時的に減少したが、民生用電子機器・機械機器などの持続的な増加と製品類は1985年の31.0%から2002年には62%で著しく伸びた(表2-1)。港湾の輸入コンテナ取扱貨物量は、1980年には、1,994万トンから引き続けて増加して2000年度には10倍に伸びて10,874万トンに増大した(表2-2)。このような持続的な輸入製品の拡大は港頭地区や周辺背後地に輸入製品の保管が可能な倉庫施設整備および輸入製品の円滑な流通を図るために管理運営制度の必要性を高めた。

(1) 輸入製品の物流上の特徴

輸入製品に対しては海外現地から荷主まで、そして荷主から消費者までという国際物流としての総合的な物流サービスが要求される。物流とは、「輸配送・保管・荷役・在庫管理・情報処理・流通加工・包装の7つに分類ができる」²⁾「物流は、商品の生産者から消費者に至る空間的・時間的隔たりを克服する物理的な経済活動である」³⁾と定義される。

海上コンテナ貨物としての輸入製品の諸流通活

動を港頭地区内で効率的に管理運営することで全体的な物流コスト削減およびリードタイム短縮が考えられる。そして、21世紀の港は貨物の集荷・集積の場としての機能のみを果たすのではなく物流の多様な機能を果たす物流基地である⁴⁾。しかし、近年の輸入製品は多様多品種であり、小口、多頻度出荷であることから貨物の仕分けや品質の高い保管のためには貨物取扱い作業に高度な機能が必要である。

さらには、従来の港湾施設より能力高い倉庫施設および値札付け、組立、加工等の諸作業が可能な流通加工施設の整備が不可欠である。

(2) 港頭地区内の港湾物流

荷主が望むのは貨物が港湾で滞留することなく必要な時期・時間に適切に引き渡されることである。しかし、輸入製品が多様多品種であり、小口が大部分であることから荷捌きも多様に行われなければならないし、機能が高い荷作業が必要であり、製品輸入、半製品の場合は製品の種類により保管期間が長くなる。そのため、物流コストが高くなりがちである。(株)日通総合研究所の資料によると香港港から東京港経由で東京都世田谷区

表 2-3 輸入海運貨物の着地運賃料金の事例
 (香港港から東京港⇒世田谷区) (単位：円)

費用	輸送経路別費用	備考
海上運賃	71,259	
THC	42,200	
書類作成・通関料	31,800	
港頭引取・配達	61,000	トレーラ輸送
バン出し作業	110,000	荷受け側作業
着地諸掛け計	245,000	

出所：「国際物流効率化の背景と課題」(株)日通総合研究所、2003により再作成

までの物流輸送費用に含まれるコストとして高くかかるのはTHC料が42,200円、書類作成が31,800円、港頭引取・配達が61,000円、バン出し作業が110,000円で貨物の保管・荷作業費用であることを示している(表2-3)。このように相当に高い費用が発生するが、この費用に対して港頭地区内での物流リードタイムを短縮させることで物流のコスト削減が考えられる。

(3) 輸入製品の「空間的・時間的」管理の必要性

輸入製品促進事業により輸入製品の増加とともに輸入製品の管理保管施設の必要性が高くなって。そこで、政府は荷主のニーズに対応できる施設整備および効率に迅速な流通が可能な輸入製品の円滑な流通を図るために、1992年7月に施行された「輸入促進および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」および世界経済のグローバル化の対応や積極的なITシステムの構築の推進のために、1997年4月に策定された「総合物流施策大綱」とともに新たな「新総合物流施策大綱」など国際物流に応じられる政策を推進した。

輸入製品の大部分が国内で消費されることから、荷主が必要なときに輸入製品を(1)安全⁵⁾に、(2)迅速に適切な時間での引き渡す・ジャスト・イン・タイムを実現とともにリードタイムの短縮させることが「物流の目標」であると思われる。そこで、輸入製品の(1)安全・(2)迅速さはどのくらい進んでいるかである。輸入製品の安全な保管倉庫施設の不十分さおよび輸入製品の迅速な作業を防げる要因は次のように考えられる。(1) 輸入製品の安全性を保つためには十分な保管管理

が行わなければならない。この観点から見ると最近の輸入製品は小口・多様な品種・多頻度出荷であるため定温、定湿、冷蔵保管およびブラック保管などの需要の必要性が高まるとともに流通加工が可能な倉庫施設が求められる。これらの機能を果たす倉庫施設の整備が計画および倉庫拡充に係る規制緩和も行われた。しかし、保管倉庫施設としての普通倉庫の事業者数は1990年には3、037から2000年は3,852、1～3類倉庫の所管面積は1992年の26,511千㎡から2000年には37,419千㎡、野積倉庫の所管面積は1990年に4,031千㎡で2000年は4,184千㎡に、貯蔵倉庫の所管面積は1990年に9,344千㎡で2000年に入ってから10,496千㎡で、そのたびは横ばいである。冷蔵倉庫は、事業者数が1990年に1,299から2000年では12,35で少々減少したが、所管面積は1990年には21,236千㎡で、2000年には28,478千㎡に所管面積は伸びた⁶⁾。しかし、輸入製品は今後も増加する見込みであり、輸入製品の増加に対して保管施設との拡充の必要性があると思われる。

(2) 輸入製品の迅速な流通は、入港・搬入と搬出が迅速に行われることである。しかし、日本の輸入貨物の通関手続きの状況は、他の先進国に比べてまだ、長く、2倍以上、韓国より1.5倍時間を所要している(表2-4)。

一般的な輸入通関貨物の流れは、本船から陸揚げ一保税地域に搬入・輸入申告一税関審査一輸入許可一関税納付一貨物の引取として行われる⁷⁾。通関手続きでは輸入貨物の保税地域への搬入を確認された後に申告を行うことから一定地域に貨物

表 2-4 海上コンテナ貨物の通関手続きの所要時間

国名/ 手続き過程	日本	米 国	英 国	ドイツ	フランス	オランダ	シンガポール	韓 国
入港から輸 入許可	73.8時間	48時間以内	48時間	48時間	72時間	48時間	24時間以内	48時間以内

出所：長田 太著「港湾の競争力強化と港湾運送事業を巡る状況について」2003年、33頁

が集中する。それで貨物の荷役作業が非能率的になるとともに通関業務時間の制約などにより貨物の滞留を起こすことになる。さらに、港湾施設の使用割増料金があることから物流コストが上昇するとともに貨物の引き渡しの遅延の要因の一つになるのである。「通関手続き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し、その効果は貿易に携わる企業のみならず政府にも及ぶ」⁸⁾と言われるように迅速な輸入貨物の流通のためにも通関手続きの改善が求められる。最近、韓国の通関手続きは、保税制度による通関手続きの遅れを緩和するために検査・検疫が必要がない輸入品については到着即し荷主に引き渡す「事前申告制」を導入と荷主が指定した場所に通関手続きが行われるような緩和政策で東北アジアハブ港を目指している。日本においては今後も輸入製品が増加することを考えると先進国なみの簡素な通関手続きの港湾諸手続きのワンストップサービスシステム化を早い時期に拡大実施すべきである。

3. 輸入製品における港湾物流の管理運営の課題

(1) 港湾物流における管理運営の問題点

1980年代以降、情報化時代になり、物流においては港湾は単純な貨物の積み卸しの荷役作業と海

上輸送と陸上輸送の結節点から海外現地から消費地にいたるまでの時間的・空間的隔たりを物流的に克服することにより経済的価値の増大を図る9物流拠点地としての結節点になった。21世紀は国際化、情報化が進み、より高度な成熟社会になり、港の機能・組織においても、このような環境の変化に対応できる先取りが強く求められる10。このような港湾の時代的な変化(表3-1)と円高以降の日本の貿易構造の変化は港頭地区での港湾物流について新たな管理運営が求められた。しかし、港湾物流についての管理運営の規制緩和が実施されたにもかかわらず、1985年以降急激な円高とともに輸入促進の高まりに鑑み、主要輸入相手国と日本との間にまたがる輸送上の諸問題を調査し、現実的に対応策を図るための社団法人JIFFA調査による1990年の荷主の要望および、日本の物流コストと先進対象国、米国、英国、ドイツ、フランス、オランダの物流コストの比較調査し、物流削減を望むための1998年に行ったジェトロ調査、2003年の国土交通省調査が物流の効率化を目指して、規制緩和を実施後の物流関係者に対してヒアリング調査した。これらの、_、_、_を検討すると1990年から2002年にも荷主側の要望がほとんど変わっていない。特に、貨物についての通関手続きの簡素化、港湾施設の拡充、港湾利用時間の延

表 3-1 港湾開発の発展段階

開発内容	第1世代	第2世代	第3世代
港湾活動の主要範囲	-1960年代以前 伝統的で埠頭荷役が主な対象でこうわんの範囲が狭い	-1960年代以降 貨物の形態の変化および船舶関連の商工業業務中心になり、港湾の範囲が拡大	-1980年代以降 貨物及び情報提供の中心地とともに物流活動の拠点として役割拡大とターミナル機能強化

出所：イ チョルヨン著、『港湾物流システム』1998年、27頁、-UNCATAD、Port marketing and the challenge of third generation port, Trade of Development Board,,1992荷より再作成

表 3-2 港湾管理運営における荷主の主な要望¹¹⁾

1990年	1998年	2003年
<ul style="list-style-type: none"> 一他法令、消費税、内国税、通関などが非常に複雑な仕組みになっている 一特定業者偏重施策ではなく、小企業者にも利用できる施設や制度の導入 一海運、海貨、港湾における総合的な情報管理及び手続きにより料金の適正化、通関業務の電算化により通関手続きの迅速化 一港施設拡充および港湾利用料金の軽減の必要性 一検査の簡素化および輸入促進の面からの他法令関係の見直し 一貨物保管施設の不足 	<ul style="list-style-type: none"> 一港湾利用時間の延長 一港湾利用料金が諸外国より高い 一荷役時間の延長 一貨物到着前の貨物引取の許可 一保税地域主義の見直し 一検査など他法令調査の同時並行 一関税納付先行主義の見直し 一通関時間の延長 一通関手続きの情報化の早速に拡大実施 一倉庫業の料金規制の事前届出制の見直し 	<ul style="list-style-type: none"> 一休日荷役作業CYオープン時間の延長を積極的に実施 一港湾運送事業の新規参入の拡大 一コンテナ搬出入に時間がかかり過ぎる 一CYヤードの慢性的な混雑の解消 一通関手続きの時間延長 一IT化を進め、手続き、作業などの効率化 一港湾利用料金の軽減の必要性 一港湾サービスおよび港湾機能強化

出所：社団法人JIFFA「輸入促進のための海外物流調査報告書」1990年、ジェトロ「物流コスト比較調査」1998年、国土交通省、「規制緩和に関する関係者のヒアリング調査結果」2003年、-マリタイムデーリーニュース2003年5月26日、6月17日～18日付け、

長、港湾利用料金の軽減を望んでいる。このような事項が港湾物流のリードタイムの短縮および物流コストの削減の阻害する問題点である。この調査の結果をみると、この期間のあいだに改善が積極的に行われていないことを示すと思われる（表3-2）。

（2）輸入製品から見た港湾物流の課題

近年の港湾は、貨物の積み換えとともに集荷や輸送を含み流通であることから流通加工が大きな地位を占める一防、積み換えに要する時間と費用の削減を図るための荷役作業の機械化など港湾における流通の変化を進めている¹²⁾。

流通拠点としての港湾の活性化のためには港湾の背後に流通基地のための用地造成が進めるとともに背後地流通施設の整備を推進されている¹³⁾。ちなみに、港湾地区での輸入製品における管理運営は、輸入製品の多様多種品、小口、多頻度出荷とともに包装、組立、値札付けなどの流通加工が可能な施設整備とともに効率的な通関手続きを求められる。

輸入貨物の滞留時間の短縮および物流コストの削減を目指す課題としては、第1に、既存の輸入促進地域の流通施設の活性化して活用することで

ある。1992年7月に実行された「輸入促進および対内投資事業の円滑に関する臨時措置法」制度は、政府の輸入促進事業の支援により輸入貨物が集中している地域における輸入関連施設整備の促進および輸入貨物の流通を分散させていく地域における輸入関連施設整備を先行的に図るとともに輸入貨物の円滑な流通により効果的な輸入の促進を図ることを目的として港湾16地域と空港6地域を含めて、22地域において「Foreign Access Zone（輸入促進地域）：FAZ」を指定された。FAZ法は、輸入加工組立業者と運輸業者が参与および第3セクターなどにより整備された輸入促進基盤施設のなかで荷捌き・保管施設、輸入情報センター、貨物の情報管理、共同・物流卸センター、常設展示場を設置および運営を行われる。その他、通関するまでの関税と内国消費税が留保される総合保税地域制度および特定集積地区制度を行い輸入製品の効率的な取扱いを狙っている。現在、総合保税地域である、横浜の大黒埠頭と川崎の東扇島、大阪南港および松山税関など4つ地域しか指定していないが、総合保税地域を拡大するべきである。そして、FAZへの参与条件を緩和させ積極的に活用して輸入貨物の滞留などを解消することから

リードタイムの短縮を望まれる。

第2に、国際競争力の向上とともに国際物流の効率化を図るためにも一層簡素な通関情報処理システムおよび港湾EDIシステムを中小企業など利用者が使いやすいシステム拡大することである。そのためにも運営のコストを低くすることと迅速な通関手続きのために事前輸入申告制度と並行して貨物到着前に貨物引取許可および輸出地による検査・検疫に関するマニフェストの認定などの港湾EDIシステムによる輸出地での港湾物流の総合情報化についての早速な実施と国際物流の対応するシングルウィンドウ・システムを拡大する必要がある。

第3に、円滑な作業のためのコンテナターミナル内作業の24時間稼働体制およびゲートオープン時間の延長を進めることである。荷作業の時間の制約は貨物の滞留を生じるとともにリードタイムの遅延による物流コスト上乗を抑制するために作業の自動化に忠実しながら、土日夜間割増料金の調整を図って物流コスト削減と荷主が使いやすいシンガポール港、香港港、高雄港、釜山港なみの港湾を求められる。

第4には、他法令関連手続きのEDIシステムによる一元化とともに食品検査、検疫検査を貨物搬入前に通関手続きと同時並行を行われるのを望むこととともに神戸港で実施している「出前検査」の拡大による簡素化を実施していることから効率的な輸入製品の取扱いが期待されると思われる。一方、検査・検疫による危険性について指摘されている¹⁴⁾。そこで、主な輸入相手国に対しては検査・検疫についての連携業務を考えられる。

4. むすび

港湾においての輸入製品の取扱いは輸入製品の特徴上から荷崩し・高度な保管施設、効率的な作業時間のためのコンテナターミナルの弾力的な稼働体制およびより簡素な通関手続きとともに他法令関連手続きの簡素化と同時並行の推進など輸入製品の効率的に管理運営を行われることから荷主のニーズにリードタイム短縮や物流の安コスト

をもたらすとともに港湾の競争力を向上させる必要性が高めるのである。今後、国際的に自由貿易協定 (Free Trade Agreement) が拡大すると事実的なボーダーレス貿易が行われることを考えると輸入製品は益々増加することが見込める。

したがって、輸入製品に関する諸手続き制度について国際物流に応じる制度の簡素化および保管管理施設を自動化の拡充などの改善に取り組みを望める。このような改善を進めることから輸入製品の安全、迅速な流通によるジャスト・イン・タイムの実現および物流コスト削減を図ることから荷主のニーズに与えられる港湾物流体制を求められる。

脚注

- 1) (社) 日本港湾協会「数字で見る港湾2002」2002年、15頁
- 2) 中田 信哉著『物通論の講義』2001年、32頁
- 3) 菊池 康也著『物流管理論』2003年、2頁
- 4) 三村 真人・小林 照夫・富田 功編著『貿易と港』1998、30頁、港湾内の多様な機能を具体的に港湾運送事業、倉庫業、検量・検数業、通関および海運業を示している。
- 5) 本稿では、輸入製品「安全」は製品を荷主に引き渡すまでに製品の本来の品質を持たせるのを意味する。輸送による安全性は含めていない。
- 6) 物流問題研究会、「2002日本物流年鑑」2002年、158頁～159頁、(社) 日本物流団体連合会、「数字で見る物流2002」2002年、104頁～105頁_普通倉庫の危険品倉庫は除いた。
- 7) 鈴木 暁著「国際物流の理論と実務」2000年、153頁
- 8) 小林 晃・平田 義章・木下達雄編著、『21世紀の国際物流』2002年、115頁
- 9) 市来 清也著、『港湾管理論』1996年、126頁
- 10) 山上 徹編著、『国際物流概論』1989年、191頁
- 11) 1990年の社団法人JIFFAによる「輸入促進のための海外物流調査報告書」および1998年度のジェトロの「物流コストの比較調査」と国土交通省の2003年の「規制緩和に関する関係者のヒアリング調査結果」に基づき再構成した。
- 12) 北見俊郎、山村学、松橋幸一編著、『輸送革新と港湾産業』1970年、51頁
- 13) 市来 清也著、前掲書、109頁
- 14) 徳田 サンジ、柴田 悦子編著、『現代の港湾』1998年、200頁

参考文献

- 小林 晃・平田 義章・木下 達雄編著『21世紀の国際物流』文真堂、2002年
- 北見 俊郎・喜多村 昌次郎・松橋 幸一編著『輸送革新と港湾産業』港湾産業研究会、1970年
- 菊池 康也著『物流管理論』税務経理協会、2003年
- 鈴木 暁著『国際物流の理論と実務』成山堂、2000年
- 中田 信哉著『物流論の講義』白桃書房、2001年
- 三村 真人・小林 照夫・富田 功編著『貿易と港』成山堂、1998年
- 日比野 光伸著「コンテナ・ターミナルの経営をめぐる」、『港湾経済研究』日本港湾経済学会編、2002年