

平成 21 年 4 月 20 日現在

研究種目：基盤研究（C）

研究期間：2006～2008

課題番号：18530340

研究課題名（和文） 東アジアの物流に関する研究

研究課題名（英文） A Study of Physical Distribution in East Asia

研究代表者

横山 研治（YOKOYAMA KENJI）

立命館アジア太平洋大学・アジア太平洋マネジメント学部・教授

研究者番号：90258583

研究成果の概要：

東アジアの物流の時間的な短縮化を調査し、それが貿易取引の制度や慣習にどのような変化をもたらしたのかを分析した。物流の短縮化は、運送手段自体の高速化によってもたらされたものではなく運送手段間の接続や通関時間の短縮化が主な要因である。また、運送時間の短縮化はトレードタームズ選択の変化、運送書類の変化、決済条件の変化、貿易ファイナンスの変化などを連鎖的にもたらした。

交付額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2006 年度	1,000,000	0	1,000,000
2007 年度	900,000	270,000	1,170,000
2008 年度	500,000	150,000	650,000
年度			
年度			
総計	2,400,000	420,000	2,820,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：経営学・商学

キーワード：物流、制度、慣習、貿易、通関、東アジア

## 1. 研究開始当初の背景

東アジア地域での貿易慣習の質的・量的変化が顕著となっていた。その変化は近年まれにみるものであり、それが運送時間の短縮化によってもたらされたものであるということが予想されていた。

また、博多～上海間ではロールオンロールオフというシャトル形式の船舶が就航し、これにより東アジアの主要なラインが時間的に短縮化しコストにおいても低くなったことが予想されていた。

その結果として、実務者の中では、貿易取引の方法が大きく変化し、慣習化しつつあることが認識されていた。

## 2. 研究の目的

このような背景において、研究の目的を以下の2点に絞った。

- (1) 東アジア地域の輸出地から輸入地への運送時間は短縮化されたということが認識されているが、短縮化は何によってもたらされているか。運送手段の高速化なのか、運送経路の変化なのか、通関時間の

短縮化なのか、運送と運送の接続の問題なのか、など。

- (2) 東アジア地域の物流時間の短縮化が、貿易慣習や制度の大きな変化をもたらしていると認識されているが、それはどのような因果関係なのか。そして、どのような変化をもたらしたのか。

### 3. 研究の方法

研究の目的が上記2点であるので、個別にその研究方法を説明する。

- (1) 東アジア地域の運送時間の短縮化については、まずフォワーダー企業の協力を得て、上海から福岡の運送時間の平均を計測する。また、口口船を中心としてその運送経路とそれぞれに要した時間を計測する。特に、口口船の場合には、船積み時間や通関に要する時間を計測し平均値を計算する。このようなメソッドから、平均的な運送所要時間と各手続きに要する時間とその割合を分析する。
- (2) 上記の運送時間の分析にもとづいて、まず書類の到着の遅れの実態を調査する。なぜならば、まず運送時間と貿易慣習の関連を考えると場合には船荷証券の危機を媒介としている可能性が高いからである。そこから、貿易慣習の変化過程は、過程変化の仮説をたててそれを検証するために、銀行、貿易商社、保険会社、フォワーダー、国際運送会社にインタビューを行い明確にする。

### 4. 研究成果

#### (1) 事前調査

この研究に入る事前の研究結果として、口口船の就航分析を行って、以下の点を明確にしておいた。

全体の運送時間分析には、「待ち時間」が重要である。

平均時間計算には、「平均運送誤差」と「平均合計誤差」が重要である。

#### (2) 運送時間の短縮化

以上の事前準備と今回の研究から、以下が明確となった。

口口船が物流システムに与える影響のひとつとして、運送される貨物の形態が重要である。口口船は航空機なみの運送誤差時間と合計誤差時間をもつ。このような誤差時間内の運送を実現し、さらに誤差時間の短縮を目指すには、運送の継ぎ目つまり待ち時

間を可能な限り短縮化する必要がある。また、各運送やハンドリング時間の変更や突発的な事故への柔軟な対応が不可欠である。このような点から、貨物運送にともなう時間や情報を一元的に管理することが重要である。

また、運送時間の短縮とはいわゆる運送手段の高速化でなく、運送手段間の待ち時間の短縮化とくに輸出入通関の時間短縮が重要である。

#### (3) 運送時間と制度・慣習の連鎖的変化

上記の後、取引システムが運送の進展によってどのように変化してきたのかを、物流、貿易管理、決済、貨物保険、トレードタームズの各サブシステムに分けて観察した。ここでは、このような変化の連鎖を横断的に分析する。

近年の運送手段はコンテナ船であるが、これでは荷受人が積み込みをおこなうことはなく、運送人あるいはその代理人が、積み込みに先立って、荷送人から貨物を引き取る。これがトレードタームズの国際統一規則であるインコタームズの規定を変更させることになり、コンテナ用の条件や運送人引渡の条件を登場させた。

このような物流上の特徴が、様々な特有の制度・慣習の要因となっていくた。たとえば、フォワーダーの多機能化つまり多人格化は、同一企業内で、荷送人として、かたや運送人の代理人として運送契約を締結する「混載貨物における企業内契約」を生じさせた。

混載制度は、急増したスペースを効率よく販売するための有力な手段であったが、同時に運送契約の多重化が生じ、上にあげた「企業内契約」の原因のひとつとなった。また、契約運送人発行のHouse 運送書類という書式も生み出した。この運送書類が非流通性として発行されるということから、信用状取引やD/P決済など、銀行が書類に担保権を設定する必要が生じたときには、荷受人を銀行とする「銀行荷受人」という制度が一般的になった。この銀行荷受人の結果、Trust Receipt制度のひとつであるRelease Orderという制度が一般化した。

通関制度については、一層迅速な通関が要求され、結果としてオンライン通関制度であるNACCSや一連の

簡易通関制度が創設された。

#### (4) 機能的制度・慣習と調整的制度・慣習

これ以降は、以上の分析にもとづいて、物流変化と経済制度や慣習変化の関係について一般化する。

以上の制度・慣習を列挙すると、受取式積載、企業内契約、受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズ、簡易通関、オンライン通関などである。これらは、貨物の迅速な移動という点から生成された制度・慣習と、そのような制度・慣習の生成や変化にともなう問題点や矛盾点を解決するために生成された制度・慣習に分けられる。

たとえば、混載制度、受取式積載などは貨物の迅速な移動を実現するために生成されてきた制度・慣習である。一方、受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズなどの各制度・慣習は、制度・慣習全体のスムーズな連携を実現するためのものである。

商取引とくに貿易取引では、貨物、対価、荷為替書類(出荷書類)が物理的に移動する。これらをそれぞれモノ・カネ・カミと表現する。貿易取引では、モノ・カネ・カミだけが物理的移動の対象であるから、関係当事者は、そのような移動をできるだけ迅速に安く安全に移動させようとする。このような目的で生成された制度・慣習を機能的制度・慣習(Functional Institutions and Customs)と分類する。

モノ・カネ・カミの物理的な移動には、関係当事者間の権利・義務の移動がともなう。このような権利・義務の移動を明確に整理するための制度・慣習がかたや存在する。受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズなどの制度・慣習は、関係当事者間の権利・義務の移動を整理するためのものである。このような目的のために生成されたものを調整的制度・慣習(Coordinating Institutions and Customs)とする。

制度・慣習の変化は機能的制度・慣

習からはじまる。商取引という経済行為では、モノ・カネ・カミの物理的移動こそが実体だからである。モノ・カネ・カミの物理的移動手段は、その時代における科学技術の進歩の影響を受ける。たとえば、コンテナ、プロペラ機、ジェット機、ジャンボ機などが開発されると、すぐに貿易運送に導入され、貿易取引制度・慣習を変化させてきた。貿易取引の制度・慣習の変化が、歴史的に観て、郵便制度、電信通信手段、運送手段、電子的通信手段などの影響を受けてきたことをみれば、このことは明白である。

調整的制度・慣習は、新しい機能的制度・慣習の導入を受けて変化し適応する。それは、モノ・カネ・カミの物理的移動には関係当事者の権利・義務の移動が付随するからである。機能的制度・慣習の変化に対応し、調整的制度・慣習も変化を強制されることになる。調整的という概念があらわすように、それは常に受動的で後発的である。

機能的制度・慣習の変化にもとづいて調整的制度・慣習の変化が発生することを、機能的制度・慣習の調整的制度・慣習に対する優越性(Superiority of Functional Institutions and Customs to Coordinating Institutions and Customs)と名づける。

#### (5) 両性的制度・慣習

制度・慣習の中には、常に機能的であるとか調整的であるとかはいえないものがある。たとえば、貨物代理店制度は、その名称があらわすように調整的な制度である。しかし、一方で、貨物の物理的移動を促進する機能もあわせもつ。同じように、受取式積載制度は機能的側面と調整的側面を有している。より正確な表現を使用すれば、ある制度・慣習をつぶさにみれば、その中にはより細かい制度・慣習が存在している。このような分割を繰り返していけば、最終的には、機能的かあるいは調整的かいずれかの性格を明確にもつ制度・慣習に到達するのである。つまり、より大きなシステムである制度・慣習はその中により細かな制度・慣習を包含するから、その中には機能的なものと同時に調整的なもの

が混在するということになる。

ふたつの性質をもった制度・慣習を包含するかどうかはその制度・慣習が入れ子構造を持つかどうかにかかっている。このような制度や慣習を両性的制度・慣習 (Amphoteric Institutions and Customs) と名づけることにする。両性的制度・慣習は、システムを大きくとられた結果として観察されるものである。そのため、制度・慣習の変化を観察する場合には、その性格がいずれか明確になるまで細かく分割しなければならない。両性的制度・慣習においても、その中の機能的制度・慣習と調整的制度・慣習を比較すると、機能的制度・慣習の優先にはかわりない。

#### (6) 調整的制度・慣習の連鎖的变化の不完全性

制度・慣習は連鎖的に変化するのであるが、そのような変化は調整が完全になるまで続くわけではない。調整的制度・慣習の変化のなかには中途半端に終わるものがある。

たとえば、貨物の受取式積載という特徴により、従来のトレードタームズに使用に問題を生じさせたのだが、インコタームズは新条件を採択したにもかかわらず、一般に普及していないことがある。また、同じく受取式積載制度により運送状が受取式となったにもかかわらず、それ以上の調整的な制度・慣習が生成せず、空券の問題を引き起こしている。さらに、フォワーダーの多機能化は、商流という観点からは多人格化という問題を引き起こし、混載貨物における企業内契約の原因となっている。企業内契約は法的に問題の多い契約制度であるにもかかわらず、それ以上の調整がおこなわれていない。

このように、調整的制度・慣習の連鎖的生成や変化が中断する現象を、調整的制度・慣習の不完全性 (Incompleteness of Coordinating Institutions and Customs) と名づける。この不完全性が存在する制度や慣習では、制度・慣習の不完全性にともなう問題点が観察される。上にあげたトレードタームズの問題点、企業内契約の問題などはその典型的な例である。

それではなぜこのような変化の連

鎖が中途半端で終わってしまうのであろうか。これにはいくつかの理由が考えられる。ひとつには、変化の連鎖が終了しているわけではなく、単に時間がかかっているために、短期的に観察すると変化が頓挫しているようにみえるだけであるという考え方である。これについては、検証するだけの十分な証拠が見つからなかったため、この論文では言及しない。別の有力な説明は、上に述べた「機能的制度・慣習の調整的制度・慣習に対する優越性」である。

ひとつの例は、トレードタームズの解釈に関する問題である。航空運送の物流過程はフォワーダーの多機能化という言葉で表現できる。これを商流という観点からみれば、多人格化と言い換えることができる。この多人格化は、商流過程が不明確になり、的確にとらえることができないというブラック・ボックス化の原因となっている。1980年、1990年、2000年の各インコタームズにおける運送人引渡3条件の貨物引渡に関する表現の複雑さや混乱はこの結果であろう。しかし、トレードタームズの条文を明確にするために、ブラック・ボックス化自体を解決することは無意味であると同時に不可能である。

つまり、「機能的制度・慣習の調整的制度・慣習に対する優越性」は、制度・慣習変化の一方的連鎖を説明したものであるが、同時に調整的制度・慣習から機能的制度・慣習への連鎖の流れがないということも説明しているのである。このハイアラーキー (Hierarchy) 構造において、下位にある調整的制度・慣習がもつ問題点の唯一の解決方法として、より上位にある機能的制度・慣習の変化や修正が必要な場合には、そのような解決はなされず、調整的制度・慣習の問題点は放置されるのである。そのため、調整的制度・慣習の連鎖的变化は不完全なまま終了する。

5. 主な発表論文等  
(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 5 件)

Yokoyama Kenji & Aye Mengistu, "The Impact of vertical and horizontal export diversification on growth", *Ritsumeikan International Affairs* Vol.7, 2009, 35-45 (査読あり)

Yokoyama Kenji "A Study of the Accepting Process of the Optional Institutions", *Journal of Pusan Univ. International Trade and Technical Transaction Center* Vol.3, 2007, 67-89 (査読なし)

横山研治「制度慣習の連鎖的变化に関する仮説」日本貿易学会年報第44号、2007年、67～80(査読あり)

横山研治「航空運送状と貿易決済」立命館大学政策科学14巻3号、2007年、(査読なし)

Yokoyama Kenji, "Study of Formation and Change of the Institutions and Customs in the Trade Transaction System", *Ritsumeikan Journal of Asia Pacific Studies* Vol.21, Dec., 2006, 12-40 (査読あり)

[学会発表](計 2 件)

横山研治、流通と検査、日本貿易学会西部部会、福岡、2008年10月4日

横山研治、運送時間の短縮化と取引制度、日本貿易学会西部部会、福岡、2007年10月7日

[図書](計 1 件)

横山研治、同文館、新堀聡編著 グローバル商取引シリーズ国際商務論の新展開、2006年、140-165

[その他]  
なし

6. 研究組織

(1)研究代表者

横山 研治 (YOKOYAMA KENJI)  
立命館アジア太平洋大学・  
アジア太平洋マネジメント学部・  
教授  
研究者番号：90258583

(2)研究分担者  
なし

(3)連携研究者  
なし