

厚生労働省委託事業

平成29～31年度労働者等のキャリア形成・生産性向上に資する教育訓練プロジェクト事業
《区分4:中高年関係(事務系)》

コレスポンス関連業務に関する教育関連プログラム開発事業

●国際貿易と英語基礎講座

基礎座学

貿易実務基礎

学校法人 小山学園

専門学校 東京テクニカルカレッジ

目 次

第1章	
1. 貿易取引の全体像	4
(1) 貿易取引と国内取引	4
(2) 貿易全体の流れ	5
(3) 関係機関	7
(4) 代表的な貿易形態	8
2. 売買契約まで	9
(1) 取引交渉のプロセス	9
(2) 信用調査	10
(3) 契約書の基礎知識	11
(4) 決めておくべき品質条件、数量条件など	12
第2章	
1. 貿易条件	20
(1) インコタームズの概要	20
(2) インコタームズの11規則	20
2. 貿易運送	24
(1) 貿易における輸送手段	24
(2) 海上輸送	24
(3) 船荷証券(Bill of Lading B/L)	27
(4) 航空輸送	28
(5) 国際複合一貫輸送	30
第3章	
1. 代金決済	38
(1) 並為替と逆為替	38
(2) 荷為替手形決済	39
(3) 送金	41
(4) 輸入ユーザンス	42
2. 信用状	42
(1) 信用状(Letter of Credit L/C)	42
(2) 信用状の機能	43
(3) 信用状の種類	43
(4) 信用状の実務(輸入者の発行依頼から通知まで)	44
(5) 信用状統一規則	45
(6) 信用状の変更と不一致	46
第4章	
1. 輸出手続き	54
(1) 為替予約	54
(2) 輸出貿易管理制度	56
(3) 輸出通関手続きとAEO制度、船積手続き	57
2. 輸入手続	60
(1) コンテナ船の荷受け手続き	61
(2) 輸入通関とAEO制度	62
(3) 関税制度	63
第5章	
1. 貨物海上保険	70
(1) 貿易取引に関わる保険	70
(2) 貨物海上保険	70
(3) 貿易保険	73
2. 国際貿易体制	74
(1) CATTとWTO体制	74
(2) 地域協定とメガFTA	75
(3) 特殊関税	77
(4) 国際環境条約	79

01

第1章 基礎座学

貿易実務基礎

1. 貿易取引の全体像

- (1) 貿易取引と国内取引
- (2) 貿易全体の流れ
- (3) 関係機関
- (4) 代表的な貿易形態

2. 売買契約まで

- (1) 取引交渉のプロセス
- (2) 信用調査
- (3) 契約書の基礎知識
- (4) 決めておくべき品質条件、数量条件など

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第1章～

●シラバス

現在、わが国では経済のグローバル化が進む中で、国際的な企業間取引における通信ルールや文書作成能力の重要性が高まってきている。また、情報技術の急速な発展により、企業活動においても定型的事務作業のIT化が進んでいる。本プログラムは、国際間貿易取引が行われる際に使われる取引通信様式「コレスポнденス」関連業務に携わるうえでの貿易実務知識、ビジネス英語の習得を目標とする。貿易実務全体像とそれぞれの役割、機能の知識を付けることで、その後のビジネス英語科目の知識がスムーズに定着することを狙う。また、貿易実務以外の業界でも活用できるホスピタリティを習得する。

国内取引と貿易取引とはリスクがつきものである。そのリスクをいかに軽減していった円滑にビジネスを行うためには、まずは全体像を把握する必要がある。

貿易実務基礎では、専門用語の理解を含めた貿易取引における基礎知識や全体像について体系的に学び、貿易実務における意味、役割などをしっかりと習得する。

●今日の授業	●キーポイント
● 貿易実務基礎(1)	
□1 貿易取引の全体像(貿易取引とは)	□1 貿易取引の特徴を理解する。
□2 貿易取引の全体像(取引全体の流れ)	□2 貿易取引の流れを理解する。
□3 貿易取引の全体像(代表的な貿易形態)	□3 貿易取引における代表的な貿易形態と、その内容について理解する。
□4 契約まで(交渉のプロセス)	□4 取引交渉のプロセスを学習し、オファーの種類について理解する。
□5 契約まで(信用調査)	□5 信用調査の項目と方法について理解する。
□6 契約まで(契約書の基礎知識)	□6 契約書の形式について理解する。
□7 契約まで(タイプ条項と印刷条項)	□7 タイプ条項と印刷条項について理解し、矛盾があったときはどちらが優先されるか理解する。
□8 契約書まで(ウィーン売買条約)	□8 信用状の開封から輸出者への通知までの流れを理解する。
□9 契約まで(品質条件と品質・数量決定時点)	□9 信用状統一規則のうち、重要なものを理解する。
□10 契約まで(貨物受け渡し条件)	□10 信用状条の変更、信用状条件と書類の不一致があった場合の対応について理解する。

●参考ページ

- 1 4p
- 2 5p
- 3 8p
- 4 9p
- 5 10p
- 6 11p
- 7 11p
- 8 11p
- 9 12p
- 10 13p

●授業コメント

貿易取引の流れから、契約に至るまでの流れを学習し、貿易取引の全体像を把握する。また、契約書、契約で定める諸条件も学習する。どの場所においてもコレボン業務が必要となるので、イメージをしながら学習に取り組むことが望ましい。

●資格関連度 貿易実務検定

1. 貿易取引の全体像

この章では、これから貿易実務を学んでいくにあたって、「貿易」というものをいくつかの側面から把握していきます。まずは、国内取引と比較をしながら貿易の特徴を理解します。次に、貿易取引のプロセスを全体的に把握します。さらに、実際に行われているいろいろな貿易取引を紹介していきます。

この章を勉強していくにあたっては、あまり細かいところにこだわらず、全体としてざっくりと理解する、という姿勢で臨んでください。まずは森全体を眺めてから、個々の木々を見ていく、という気持ちで学習を進めていきましょう。

(1) 貿易取引と国内取引

貿易取引とは、国際間の売買取引をいう。国内取引と比べて、多くのリスクがある。

売買取引が国を跨いでいる場合、それは国内取引ではなく、「貿易」と言います。そして国を跨ぐことによって、様々なリスクが生まれてくることになります。ですから、貿易取引の特徴は、国内の取引と比べてリスクが高いこと、といえます。

貿易におけるリスクとしてどのようなものがあるのか、以下で見えていきましょう。

A) 国が異なるため輸出者・輸入者が相互の情報を十分に持っていない

→信用リスク

お互い知らない者同士で、顔も見ただこともない者同士で取引をすることになります。国が違うと物事の考え方や感じ方が違うこともあります。そういう中での取引ですので、本当に約束したものを送ってくれるのだろうか、本当に約束した代金を払ってくれるのだろうか、という信用についてのリスクがお互いにあります。このようなリスクを信用リスクと言います。

B) 国が異なるため商品の輸送距離が長く、時間がかかる

→輸送リスク

異なる国の間で商品のやり取りをするので、その商品の移動距離が基本的には長くなります。日本の場合ですと、貿易で商品を輸送する場合、海上輸送か航空輸送を行わなければなりません。例えば北米西岸に海上輸送する場合、太平洋を数千キロ、1週間以上かけて船で横断しなければなりません。その輸送途上で船が悪天候に遭遇したり、最悪の場合沈没したりして、商品が損傷を受けたりなくなったりするリスクがあります。このようなリスクを輸送リスクと言います。

c) 異なる通貨を交換するためのレートが変わる

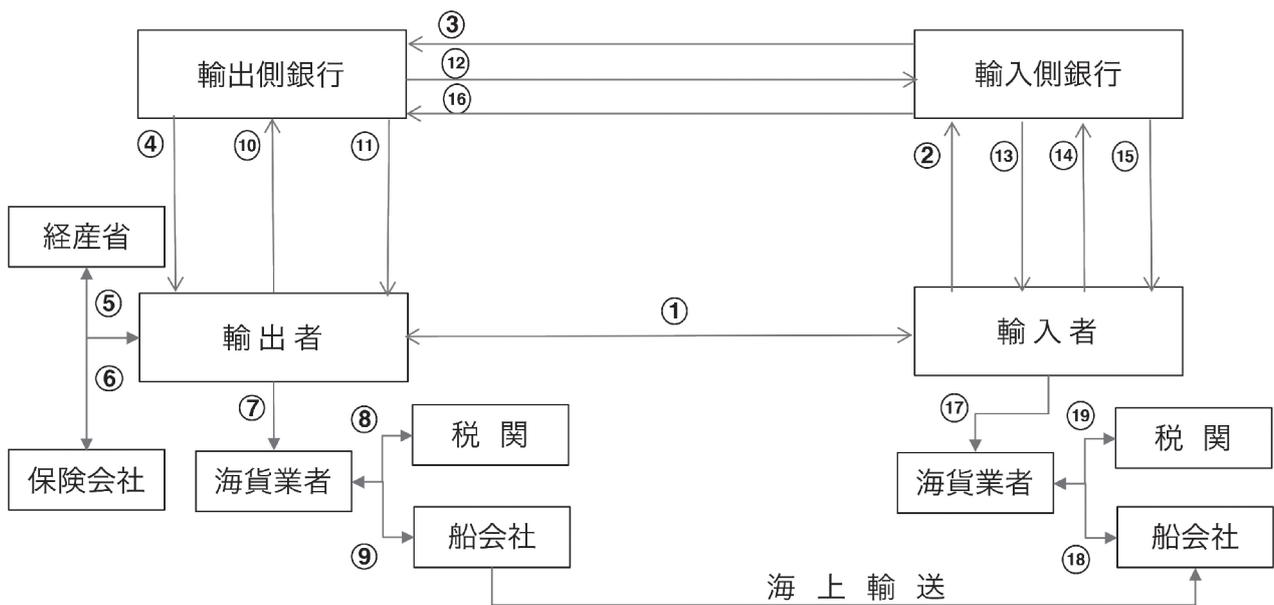
→為替変動リスク

国が違うということは、通貨が違うということです。そして相手の通貨で取引をする場合は、通貨同士の交換比率が大事になります。これを為替相場(為替レート)と言いますが、現在為替レートは、変動相場制ですから、相手と契約を交わした時の為替相場と、実際に通貨を変更するときの為替相場が違って来る場合があります。そうすると、為替相場の変更によって、自分たちの代金収入や支払額

が変わってしまうこととなります。場合によってはこのため利益が吹っ飛んでしまい、何のために貿易をやっているおかわらなくなってしまうこともあります。このようなリスクを為替変動リスクと言います。

(2) 貿易取引全体の流れ

次に、貿易取引全体の流れを時間の流れを追って見ていきます。貿易取引の在り方といってもいろいろありますが、ここでは、よく使われている信用状や荷為替手形を使うことを前提としたモデルで説明していきます。初めてですから、あまり細かいところにはこだわらないように、全体を眺める、という姿勢でいきましょう。個々の部分はあとで詳しく勉強します。



① 売買契約成立

まずは輸出者と輸入者という貿易の主人公同士が、どのような条件で貿易を行うのかを約束します。

② 信用状開設依頼

信用状については後で詳しくやりますが、簡単に言いますと、輸入者が取引をしている銀行が輸出者に対して出す、代金支払いは我々が保証します、という内容の手紙です。輸出者から見ると信用力という点においては弱い輸入者が、より信用度の高い銀行の信用力を借りて輸出者に安心して取引をしてもらう、というしくみです。

③ 信用状発行

輸入者の依頼を受けて輸出者に宛てた信用状という手紙を発行します。これには、銀行が代金を保証する条件として、輸出者が約束通りの輸出手続きを行うことや、代金決済の条件なども記載されています。

④ 信用状通知

信用状は発行した銀行から輸出者に直接送られるのではなく、輸出者側の銀行を経由して輸出者に通知されることになっています。本物の信用状であるかどうかを確認するためです。その役割を担うのが通知銀行です。通知銀行と信用状発行銀行とは、コルレス契約を既に結んでいなければなりません。

輸出者は信用状を受け取ると、信用状に書いてある条件通りに輸出手続き(船積手続き)を行います。

⑤輸出許認可の申請／承諾

商品を輸出するときは税関の許可が必要ですが、モノによっては管轄省庁の許可や承認がないと輸出できないものもあります。

⑥貨物海上保険の申込み／保険証券発行

輸出者が貨物保険に入る約束になっているときは、保険加入の手続きをし、保険証券を入手しておく必要があります。

⑦通関・船積手続き依頼

税関からの輸出許可をとる手続き、商品を運送会社(船会社など)に船積をしてもらう手続きは、海貨業者という専門業者(通常、通関業者も兼務)に依頼します。

⑧輸出通関申告／許可

海貨業者は輸出申告を税関に申告し、税関は審査(場合により検査)を行ったうえで許可をします。

⑨船積／船荷証券の発行

海貨業者は、船積手続き用書類を船会社に提出し、また貨物を船会社に渡します。船会社は貨物を受け取った証として船荷証券を荷主に対して発行します。

⑩為替手形＋船積書類の提示

輸出者は、一連の輸出手続き(船積手続き)が終了すると、次は代金回収の手続きに入ります。信用状で要求されている書類(船積書類)を揃え、為替手形を作成して、それらを自分の取引銀行へ提出します。

⑪代金支払い

銀行は受け取った船積書類と為替手形を信用状と照らし合わせ、要求通りであるかを確認し、問題なければ輸出者に対して代金を立て替え払います。この銀行を買取銀行と言います。

⑫為替手形＋船積書類送付

買取銀行は、為替手形と船積書類を信用状発行銀行へ送ります。

⑬代金請求

信用状発行銀行は、受け取った為替手形に基づいて代金を支払わなければなりません、その代金を輸入者に請求します。

⑭代金支払い

輸入者は、銀行が受け取った手形の支払い条件に応じて、商品の代金を銀行に支払います。

⑮船積書類渡し

輸入者からの代金入金後(支払条件によっては、引受け後の場合もある)、銀行は輸入者に船積書類を渡します。

⑯銀行間代金支払い

信用状発行銀行は、買取銀行に対して、輸出者への立て替え金を支払います。

⑰貨物引取・通関手続き依頼

輸入地においても、貨物の引き取り手続き、輸入通関手続きは海貨業者に委託します。

⑱貨物引取

海貨業者は船会社から、船荷証券と引き換えに貨物の引き取りを行います。

⑲輸入通関申告・許可

海外からの貨物も税関の許可なしには輸入できないので、海貨業者は輸入申告を行い、税関からの許可を取得します。

以上のとおり、国内取引(たとえばコンビニでモノを買う)では一瞬にして行われることを、モノ(商品)を輸出者から輸入者へ渡す、カネ(代金)を輸入者から輸出者へ渡す、といことを別々に、いろいろな仕組みを使って行います。またそれらを円滑に行うために種々のカミ(書類)を使います。そしてこれら貿易取引のリスクをカバーするのが保険です。

以後、これらの仕組みやルールなどを一つ一つ見ていきます。

(3) 関係機関

以下、取引の流れで出てきた登場人物を整理してまとめました。

① 信用状発行銀行 (Issuing Bank、Opening Bank)

輸入者の取引銀行で、輸入者の求めに応じて信用状を発行する銀行のこと。信用状とは、発行銀行が輸入者に代わって海外の輸出者に対して代金の支払いを確約した保証状のこと。

② 通知銀行(Advising Bank)

信用状発行銀行から信用状を受け取って、その真偽を確認し、輸出者に通知する銀行のこと。発行銀行とコルレス契約を結んでいる通知銀行をいったん通すことにより、信用状の真偽を確認する。

③ 経済産業省ほか主務官庁

安全保障を目的とした経産省の輸出許可など、税関での輸出許可以外にも関係省庁の許可や承認が必要な場合がある。

④ 海貨業者

港での船積手続き(輸出の場合)・引取手続き(輸入の場合)や通関手続き(輸出・輸入両方で必要)

は専門の業者に任せる。海貨業者は港湾運送事業のひとつ。

⑤ 船会社 (Shipping Company)

国際輸送をする運送業者は、船会社、航空会社、また利用運送業者（フォワーダー）などがある。

⑥ 保険会社 (Insurance Company)

輸送中の貨物事故による損害をカバーする貨物保険会社、契約不履行による損害をカバーする貿易保険などがある。

⑦ 税関 (Customs)

輸出入いずれも税関の許可なしには行うことができない。財務省管轄の税関職員が担当している。税関は、保税地域の指定も行っている。現在は、申告から許可まで NAACCS というシステムで処理をしている。

(4) 代表的な貿易形態

ここでは、代表的な貿易取引について紹介しています。

並行輸入	ブランドメーカーと契約している正規の輸入総代理店を介さず、別のルートから輸入すること。ただしブランドの名声や信用を損なわないなど、販売元に不利益を与えないことが条件です。 市場での独占販売ではなく、競争を活発にすることで価格などが下がり消費者の益に資する、という理由で日本では認められています。
開発輸入	自社の仕様書に基づいて海外の工場で委託生産や加工を行い、製品を輸入すること。 かつてはメーカーの製品を売ることが役割だった小売業者が、自ら商品開発を行うことを始め、流通の仕組みが変わりました。
OEM輸入	もともとある海外メーカーの製品を、ブランドメーカーが自社ブランドとして製造してもらい、輸入すること。 こちらは既存の製品を使うので、開発ではありません。
仲介貿易	売買契約は海外の輸出者と日本の仲介業者、海外の輸入者と日本の仲介業者との間で交わされ、商品である貨物は、直接輸出者から輸入者にあてて輸出される形態。 直接貿易がしたくてもできない事情がある場合に使われる形態です。

2. 売買契約まで

この章では、貿易手続きを行う前に取引条件に付いて契約を結ぶまでのプロセスを見ていきます。実際は、市場調査・市場戦略の策定などを終えた後、取引候補先を見つけ、取引交渉を行い、信用調査で相手の信用度を確かめた上、契約をする、というプロセスになります。以下では、取引交渉以降のプロセスを一つ一つ見ていきましょう。

(1) 取引交渉のプロセス

取引交渉の骨格は以下の通りになります。輸出者が海外へ商品売る、ということモデルにしてみました。

Proposal(勧誘) → Inquiry(引き合い) → Offer(申込) → Acceptance(承諾) → 契約

- ① まずはProposalを行い、相手に対して自分たちの商品売り込みます。売り込み先は、現地の商工会議所などから、会社を紹介してもらうなどの方法があります。この段階では、相手は輸出者の存在すら知らない、という段階です。
- ② 売り込みを受けた会社は、売り込んできた会社やその製品などに興味を持ったら、商品価格や売買の条件を輸出者に問い合わせます。これがInquiryです。
- ③ 輸出者はInquiryを受け取ったら、自社製品を売る際の条件を相手に提示し、相手に承諾の可否を求めます。これがOfferです。
- ④ Offerを受け取った側は、その条件で買うことに承諾することがAcceptanceです。Offerに対してAcceptanceすると契約は成立します。実際は、Acceptanceに至るまでは、Counter Offerを応酬することで両者の条件を詰めていくことになります。

● オファーの種類

オファーにはいくつか種類があります。それぞれの意味を理解していきましょう。

i) Firm Offer(確定申込み): 回答期限付き申込み

オファーを提示した相手に対して、承諾回答の有効期限を示したものです。有効期限内に承諾の返答があれば契約が成立することになります。通常は必ずファームオファーにします。

例) Subject to your offer reaching us by August 30, 2019

ii) Counter Offer(反対申込み): オファーを受けた側からの、条件変更・修正を申し込むオファー

受け取ったオファーの条件のままでは承諾できない場合、相手に対して別の条件を提示することになります。その際、すでに受け取っているオファーは無効になります。

iii) Subject to Final Confirmation(サブコン・オファー): オファーをした側の最終的な確認があって初めて契約が成立するという条件をつけたオファー

オファーを受け取った側が承諾回答をした段階では双方合意したことにならず、オファーを送った側がその承諾回答を確認し、相手側に通知した段階で初めて合意が成立したことになります。

(2)信用調査

取引候補の相手はお互いによく知らない者同士のことが多いので、信用リスクは高いわけです。少しでも相手のことを知っておき、このリスクを少しでも低くしておくことは大事なことです。このために行うのが信用調査です。お互い様ですので、なるべく相手の信用リスクを取り除いてあげるために、こちら側の情報を相手に提供することも必要です。

最終的な合意をする以前の時点で、今後その取引先候補と契約を交わして問題ないか、相手の信用調査を行う。

① 取引相手の信用調査項目

以下のうち、特に1から3までが特に重要です。

1	Capital	資産、財政状態
2	Capacity	営業能力、経験、取引量
3	Character	品格、誠実性
4	Conditions	政治・経済的事情

② 信用調査の方法

いくつもの方法がありますので、組み合わせて使うことでより確実な情報を得て、判断することが重要です。

A) Bank Reference

銀行に照会する。一般にもっとも広く利用されている方法

商談交渉中の相手側から、相手の取引銀行の情報をもらい、自分の取引銀行経由でその銀行へ照会することが一般的です。

B) Trade Reference

相手先の主要取引先や同業者に直接手紙等で照会する。

商談相手から取引先や同業者の情報を得る、または自分で調べるなどして得た、照会先に直接確認するのが一般的です。

C) Credit Agency

信用調査機関を利用する(Dun Reportなど)

企業の場合、これが最も一般的な方法と言えます。国際的な調査機関としてはダン社(Dun & Bradstreet)が有名です。他にもいくつもの民間調査機関があります。

D) 海外商社名簿等の格付けを使う

「日本貿易保険」が発行している「海外商社名簿」の格付けを使う

ムーディーズ社、SP社等の格付けも利用できる

取引候補先の信用状況や財政状況は各社の格付けで確認することもできます。

(3) 契約書の基礎知識

ここでは、貿易における契約の特徴と、契約書の基礎について学んでいきます。

貿易取引における契約は、口頭で成立する諾成契約だが、後々のトラブルを避けるため、書面による契約書を作成する。

お互いに合意した時点で契約が成立しますので、電話や会議などでの口頭で合意された場合は、その時点で契約が成立します。しかしながら合意した内容をあいまいな記憶だけで残しておくのはトラブルのリスクが高くなります。なので、実務上は書面に残しておくことによりトラブルを避ける、そのために契約書を作ります。

① 契約書の主な形式

- A) 注文書(買い手作成)や、注文請書(売り手作成)を契約書とするもの
- B) 合意内容を1つの契約書に記載するもの
- C) 基本契約書と個別契約書に分けて作成

一般的には取引(の金額)が大きくなるほど、より内容の詳細な契約書を作成することになります。ですから、1回限りの小さな取引の場合などはA)を、船積が複数にわたり、金額も大きなプラントの契約書などはC)を使います。

以下はA)のタイプではありますが、よりしっかりした内容にするため、注文書や注文請書の裏側に一般取引条件をプラスした契約書です。

② タイプ条項と印刷条項(裏面約款)

- ▶ 注文書型、注文請書型の契約書は、表裏で構成されている
- ▶ 表面：タイプ条項→売り手と買い手が取引交渉で合意した個々の船積ごとの条件(価格、数量、船積時期等)をタイプで記入
- ▶ 裏面：印刷条項→契約書作成側の一般的な取引に共通する条件があらかじめ印刷されている
- ▶ どちらの場合も両者がサインをすることで、表裏の条件に合意したことになる。
- ▶ ただし、タイプ条項の内容と、印刷条項の内容が矛盾した場合は、タイプ条項の内容が優先される

シンプルな型ですが、より詳細な内容を持つ契約書の基本となります。取引交渉によって決めた商品や支払や船積の条件(タイプ条項)と、一般的な取引に関わる条件(印刷条項)を兼ね備えています。

注意が必要なのは、裏面に記載されている一般取引条件は、作成した側(注文書なら輸入者、注文請書なら輸出者)にとって、有利な条件が記載されています。ですから受け取った側は、この一般取引条件の中でも、承諾できない部分については改めて交渉のテーブルに載せて両者間で決めるようにしてください。

③ ウィーン売買条約(CISG)

- ▶ 国際物品売買契約に関する国際連合条約：United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods、「CISG」

- ▶ 国際的な物品売買契約を規律する統一ルールとして採択された国連条約。
- ▶ 適用優先順位: 当事者の合意 > CISG

貿易の当事者国がいずれもCISGに加盟している場合は、売買契約書に記載されていないことがあった場合はCISGが自動的に適用になります。

(4) 決めておくべき品質条件、数量条件など

① 品質条件

品質決定の方法

売買する商品の品質を決める際に、当事者双方で共通の品質の“モノサシ”が必要です。5つのモノサシがありますが、商品の品質がシーズンごとにちがってしまう(品質が定まらない)ものはどうするのか、が以下の標準品売買の考え方です。

A) 標準品売買

- ▶ 平均中等品質条件 (FAQ: Fair Average Quality Terms)
 - ・ 農産物(主に穀物類)の売買に用いられる品質条件
 - ・ 当該季節の収穫物の中等品質を基準とする

あるシーズンの商品の作柄の真ん中の品質を基準にしましょうという考え方です。

- ▶ 適商品質条件 (GMQ: Good Merchantable Quality Terms)
 - ・ 漁労品や木材等の売買に用いられる品質条件
 - ・ 売買するに足ると認められる品質(市場性のある品質)を基準とする

こちらは、あるシーズンの商品の作柄のなかで、商品として売れるか売れないかの分かれ目を、基準としましょうという考え方です。

B) その他の方法(見本売買、銘柄売買、仕様書売買、規格売買)

あとの4つはモノサシがはっきりしていますね。

銘柄はブランドのこと、規格は第三者(例えばISO)が決めた規格のことです。

② 品質決定時点

商品によっては海上輸送中に品質が変わったり、劣化するものがある。品質に関する売り手の最終保証を船積み時点にするか、陸揚げ時点にするかを定める。

これを当事者間で明確にしておかないと、生鮮食品などの場合、船積みした時は新鮮で、陸揚げした時は腐っていた、などがあるので、トラブルになってしまいます。

A) 船積み品質条件 (Shipped Quality Terms)

B) 陸揚げ品質条件 (Landed Quality Terms)

特にA)で決めた場合、輸入者は通常船積現場にいませんので、本当に約束どおりの品質で積まれたのかどうか分かりません。よって、この場合は輸入者は輸出者に対して、船積前に第三者機関で品質検査証明書をとってもらふことを要求しておくことが大事です。

③ 数量条件

重量の種類(重量トン(W/T)には次の種類がある)

重トン	英トン (Long ton = 2,240 ポンド = 1,016 kgs)
軽トン	米トン (Short ton = 2,000 ポンド = 907 kgs)
メートルトン	仏トン (Metric ton = 2,204.6 ポンド = 1,000kgs)

同じ1トンでも、地域により違うモノサシがありますので、注意してください。

④ 数量決定時点

輸送時間のかかる海上輸送等の場合、輸送途上で貨物の量が欠減することが考えられる。また現実の取引、特に資源、原材料関係の取引では、自然現象等により、正確な契約量を引渡すことが困難な場合も生じる。これらのトラブルを避けるため、数量決定時点を決める。

- A) 船積数量(重量) 条件(Shipped Weight Terms)
- B) 陸揚数量(重量) 条件(Landed Weight Terms)

品質を決めるタイミングと考え方は同じです。こちらもA)で決めたときは、輸入者は輸出者に対して、重量容積証明書をとってもらふことを要求しておいてください。

⑤ 貨物受渡条件

受渡場所

- A) 「FOB Yokohama」あるいは「FCA New York」等、インコタームズのルールに従って記載された港や場所が同時に受渡場所になる。

ただし、Cシリーズの場合は、記載されている港や場所は受け渡し場所ではありません。この場合はどこまでの運賃や輸送費を輸出者が負担しているのか、を表したものになりますので注意してください。

B) 受渡方法

第三者である運送人(Carrier)を荷受人(通常は輸入者)の受託者として貨物を引渡す間接引渡しが原則。

C) 船積時期

通常はある一定の期間を定めて船積時期(Time of Shipment)としている。

例えば“XX年〇月△日までに”というように決めます。ある特定の日を船積時期にするのは現実的ではありません。

D) 仕向地

船積港、荷揚港を条件として決める。また複合輸送の場合には、最終仕向地も。

E) 分割船積(Partial Shipment)の可否

一契約の商品について、複数回に分けて船積すること。それを許容するかどうかを条件として明記する。

F) 貨物の積替(Transshipment)の可否

貨物を輸送途中で他の船あるいは航空機に積替えること。それを許容するかどうかを条件として明記する。

現在のコンテナ輸送サービスや航空輸送は、積替が前提となっているサービスが多いので、在来船の輸送以外ではこの項目はあまり意味をなさなくなっています。

以上

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第1章～

氏名：

問題1 貿易取引とは、一般的に異なる国との()のことを指す。

解答1

問題2 ブランドの名声や信用、商標といったことを損なわずに、また販売元に不利益を与えないことを条件に、これらの輸入総代理店等を介さずに輸入することを()という。

解答2

問題3 承諾回答の到着期限が定まっているOfferのことを()という。

解答3

問題4 取引相手の信用調査項目のうち、資産、財政状態を示す項目を()という。

解答4

問題5 取引相手の信用調査項目のうち、政治、経済的事情を示す項目を()という。

解答5

問題6 取引相手の信用調査項目のうち、品格、誠実性を示す項目を()という。

解答6

問題7 契約書において、タイプ条項と、印刷条項の内容が異なる場合は、()が適用される。

解答7

問題8 ウィーン売買条約締結国の企業間の契約で、事前の合意がない場合には、自動的にウィーン売買条約が()。

解答8

問題9 漁労品や木材等、見本取引が困難な場合に用いられる品質条件で、売買するのに足ると認められる品質(市場性のある品質)を保証する条件を()という。

解答9

問題10 商社や流通業者を介さずに、製品の小売業者、原材料・部品等の輸出入者が直接海外の製造業者等と取引する形態を()という。

解答10

02

第2章 基礎座学

貿易実務基礎

1. 貿易条件

- (1) インコタームズの概要
- (2) インコタームズの11規則

2. 貿易運送

- (1) 貿易における輸送手段
- (2) 海上輸送
- (3) 船荷証券 (Bill of Lading B/L)
- (4) 航空輸送
- (5) 国際複合一貫輸送

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第2章～

●シラバス

現在、わが国では経済のグローバル化が進む中で、国際的な企業間取引における通信ルールや文書作成能力の重要性が高まってきている。また、情報技術の急速な発展により、企業活動においても定型的事務作業のIT化が進んでいる。本プログラムは、国際間貿易取引が行われる際に使われる取引通信様式「コレスポнденス」関連業務に携わるうえでの貿易実務知識、ビジネス英語の習得を目標とする。貿易実務全体像とそれぞれの役割、機能の知識を付けることで、その後のビジネス英語科目の知識がスムーズに定着することを狙う。また、貿易実務以外の業界でも活用できるホスピタリティを習得する。

国内取引と貿易取引とはリスクがつきものである。そのリスクをいかに軽減して円滑にビジネスを行うためには、まずは全体像を把握する必要がある。貿易実務基礎では、専門用語の理解を含めた貿易取引における基礎知識や全体像について体系的に学び、貿易実務における意味、役割などをしっかりと習得する。

●今日の授業	●キーポイント
● 貿易実務基礎(2)	
□1 インコタームズ (インコタームズとは)	□1 インコタームズ、貿易条件の概要について理解する。
□2 インコタームズ (11のインコタームズ)	□2 11種類あるインコタームズの違いと特徴を理解する。
□3 インコタームズ (主要なインコタームズ1)	□3 在来船において使用されるインコタームズのうちそれぞれの違いと特徴について理解する。
□4 インコタームズ (主要なインコタームズ2)	□4 コンテナ船において使用されるインコタームズのうちそれぞれの違いと特徴について理解する。
□5 貿易運送 (海上輸送)	□5 海上輸送のサービスと船の種類、契約などについて理解する。
□6 貿易運送 (海上輸送)	□6 海上運賃、割増運賃等について理解する。
□7 貿易運送 (海上輸送)	□7 船荷証券の概要について理解する。
□8 貿易運送 (航空輸送)	□8 航空輸送の業態と契約について理解する。
□9 貿易運送 (航空輸送)	□9 航空運送状の概要について理解する。
□10 貿易運送 (国際複合一貫輸送)	□10 国際複合一貫輸送の概要について理解する。

●参考ページ

□1	20 p
□2	20 p
□3	21 p
□4	22 p
□5	24 p
□6	26 p
□7	27 p
□8	28 p
□9	30 p
□10	30 p

●授業コメント

インコタームズの概要では契約当事者が費用や危険をどのようなルールで負担するのかを学習する。また、貿易運送では、貿易取引における「モノの流れ」を学習する。契約交渉していくに際していずれも基本的かつ重要な知識である。

●資格関連度	貿易実務検定
--------	--------

1. 貿易条件

この章では、貿易取引における当事者の義務や権利を国際スタンダードとして制定したインコタームズについて学んでいきます。有史以来、地球上様々な場所で行われてきた貿易取引は、ルールが統一されていなかったため、お互いの理解の違いで発生したトラブルは数知れません。そこでこれを国際的なルールとして統一したものがインコタームズです。貿易実務をやるうえではとても大事なルールですのでしっかり理解していきましょう。

(1) インコタームズの概要

まずは、個々のインコタームズを見ていく前に、全体像を見ていきましょう。

① インコタームズとは

- ▶ インコタームズ(Incoterms)：正式名称は「貿易条件の解釈に関する国際規則」
- ▶ 目的：貿易取引上の紛争や摩擦を避けること
- ▶ 国際商業会議所(ICC)で1936年に制定
- ▶ 10年に1回の改定あり
- ▶ 現在は、2010年版が最新
- ▶ 2010年版は11類型(2000年版は13類型)
- ▶ インコタームズを契約上使用するかどうかは当事者の自由(強制ではない)
- ▶ 使用の際は、契約書上に何年版を使うのかを明記しておく

② インコタームズの記号の意味

- ▶ インコタームズは、3つのアルファベットの記号で表す
- ▶ 売主・買主が負担する費用の範囲と危険の範囲を明確にする②
- ▶ インコタームズは所有権の移転について規定していない

インコタームズは、誰でもがわかりやすいように、三つのアルファベットで表せるようにしてあります。また、時代とともに貿易の在り方も変わってきますのでそれに合わせて10年に1回の改定を行っています。現在は2010年版11類型が最新ですが、2020年にまた新たな改訂が行われる予定です。

注意すべき点は、ルール(規則)となっていますが、強制的なものではない、ということです。今や世界中の貿易取引で使われていますが、当事者が便利だから使っている、という性質のもので、ですから、このインコタームズに何か条件を加えてもかまわないし、お互い合意のうで変えてしまってもかまわないということ

です。また、同じインコタームズでもバージョン(改定年)の違うものもありますので、使用するときにはどの改定年のインコタームズを使っているのかを必ず明記してください。

(2) インコタームズの11規則

以下で、2010年版のインコタームズを見ていきます。いろいろな覚え方がありますが、性質の共通している類型3つずつまとめていくと覚えやすいです。

①11規則

それぞれのアルファベット3文字のインコタームズを、英語で言うと以下の通りになります。

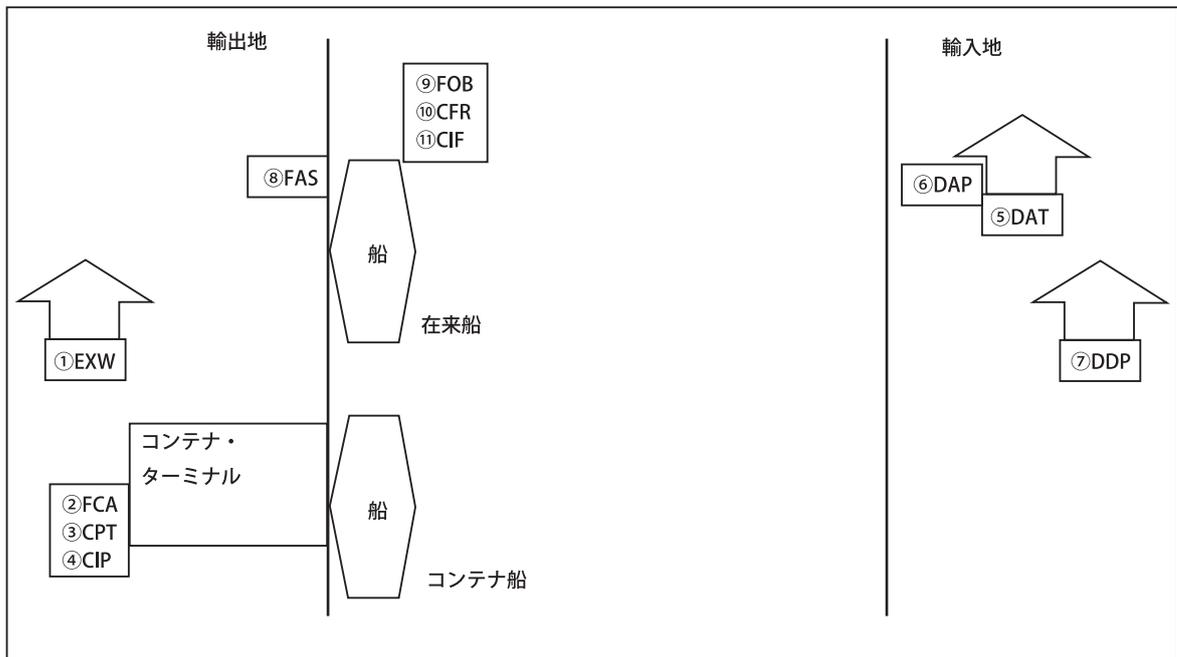
- FOB : Free On Board
- CFR : Cost and Freight
- CIF : Cost, Insurance and Freight

- EXW : Ex Works
- FAS : Free Alongside Ship

- FCA : Free Carrier
- CPT : Carriage Paid To
- CIP : Carriage and Insurance Paid To

- DAT : Delivered At Terminal
- DAP : Delivered At Place
- DDP : Delivered Duty Paid

以下の図は、それぞれのインコタームズがどのポイントで輸出者から輸入者に切り替わるかを示したものです。



② 11個のインコタームズ

A) 在来船で使用されるインコタームズ

以下3つのインコタームズの危険負担は、いずれも貨物が輸出港にて本船上に置かれたときに売主から買主に移転

リスクの切り替わり場所が同じインコタームズのグループで、在来船で使うインコタームズです。現在、定期船ではほとんどがコンテナ船ですのでこれらのインコタームズは使いません。在来船を使う不定期船ではこちらを使っています。

違うのは費用の切り替えポイントで、FOB⇒CFR⇒CIFの順番で、輸出者の費用負担が大きくなります。どこで費用が切り替わるのかを見ていきましょう。

< FOB(Free On Board)>

費用負担は貨物が輸出港にて本船上に置かれたときに売主から買主に移転

<CFR(C&F) (Cost and Freight)>

費用負担は、本船が輸入港に到着したときに売主から買主に移転

<CIF(Cost, Insurance and Freight)>

費用負担は、本船が輸入港に到着した時に売主から買主に移転。さらに貨物保険料は売主負担

輸出者の費用負担が…

FOBは本船上まで

CFRはFOB+運賃(Freight)

CIFはFOB+運賃(Freight)+保険料(Insurance)

このようになっています。

B) コンテナ船、航空輸送、複合輸送で使用されるインコタームズ

以下3つのインコタームズの危険負担は、いずれも貨物が輸出地のターミナル等で運送人に渡されたときに売主から買主に移転

2番目のグループは、コンテナ船、航空輸送、国際複合輸送など、現代的な輸送システムに対応するインコタームズです。在来船時代のインコタームズは新しい輸送システムに合わなくなってしまったため、新たなインコタームズが制定されました。

インコタームズでは、基本的に輸出者が船会社に貨物を渡すところでリスクを切り替えることにしているわけですが、在来船時代は、本船上に貨物を置く、コンテナ船など新しい輸送システムでは、輸出地のターミナルで船会社(航空会社や複合輸送会社⇒運送人)に引き渡す、ということになり、引き渡しポイントが変わりました。なので新たな引き渡しポイントに対応したインコタームズができたということです。

費用の切り替えポイントは、在来船型インコタームズとほとんど同じです。ただ、輸送システムが変わった分、考え方が少し変わっていますので注意してください。

(運賃⇒輸送費 という考え方に変わったということ)

< FCA(Free Carrier)>

費用負担は、貨物が輸出地のターミナル等で運送人に渡されたときに売主から買主に移転。

<CPT(Carriage Paid To)>

費用負担は、輸入地までの輸送費を売主が負担する。

<CIP(Carriage and Insurance Paid To)>

費用負担は、輸入地までの輸送費を売主が負担する。さらに貨物保険料も売主負担。

輸出者の費用負担が…

FCAはターミナルまで

CPTはFCA+輸送費(Carriage)

CIPはFCAB+輸送費(Carriage)+保険料(Insurance)

このようになっています。

輸送費、という表現ですと海上運賃以外にもターミナルで掛かる費用や、そこから先の内陸輸送費なども含めることができます。

C) 到着地で引渡されるインコタームズ

以下3つのインコタームズは、危険負担も費用負担も仕向地で貨物を売主が買主に引き渡した時点で移転する。貨物を仕向地のどこで渡すか、関税の負担はどうするかによって分かれる。

先に説明した2つのグループのインコタームズと違い、Dで始まるグループは、出発地ではなく、到着地までの費用並びに危険を輸出者が負担するというインコタームズです。

<DAT(Delivered At Terminal)>

仕向地のターミナルで貨物を売主から買主に引き渡した時点で、危険負担・費用負担が売主から買主に移転する。輸入通関・関税は買主負担。

<DAP(Delivered At Place)>

仕向地の指定された場所で貨物を売主から買主に引き渡した時点で、危険負担・費用負担が売主から買主に移転する。輸入通関・関税は買主負担。

<DDP(Delivered Duty Paid)>

仕向地の指定された場所で貨物を売主から買主に引き渡した時点で、危険負担・費用負担が売主から買主に移転する。輸入通関・関税は売主負担。

上のDATとDAPの違いは、輸出者が輸入者に貨物を引き渡す場所で、DATは到着地ターミナル、DAPは指定された仕向地です。輸入者の倉庫まで、というのもあります。

共通点は、いずれも引き渡し場所までの費用と危険を輸出者が負担しますが、輸入通関に関わる費用(関税の支払い含む)は輸入者負担です。

DATとDDPの違いは、輸入通関に関わる費用(関税の支払い含む)の負担の部分で、DATは輸入者負担ですが、DDPは輸出者負担です。

共通点は、いずれも指定された仕向地までは輸出者が費用と危険を負担します。

すこし細かくなりますが、荷卸作業の責任範囲については、以下の通り違いがありますので注意してください。DATは引き渡し場所では荷卸の作業までが輸出者側の責任です。一方、DAPとDDPは引き渡し場所での荷卸作業は輸入者側の責任です(輸出者は車上渡し)。

輸入通関費用(関税含む)についても以下で整理してある通りです。

注意:貨物を渡すときの責任範囲と輸入通関

	荷卸し作業	輸入通関・関税
DAT	売主	買主
DAP	買主	買主
DDP	買主	売主

2. 貿易運送

この章では、貿易上のモノ(商品)の輸送について学びます。貿易で使われる輸送手段としては、本章で紹介する海上輸送、航空輸送、国際複合輸送のほかに、鉄道輸送、トラック輸送、河川輸送などがあります。ここでは、日本の貿易で使われる海上輸送、航空輸送、国際複合輸送について見ていきます。

(1) 貿易における輸送手段

日本は島国なので、輸出入に使われる手段としては、基本的には海上輸送、航空輸送さらに国際複合輸送という手段もある。

重量ベースでは、日本の輸出入の99.7%が海上輸送。

金額ベースで見ると、海上輸送は約70%です。航空輸送に比べて価格の安いもの、例えば原材料などは海上で大量に輸入されています。航空輸送は料こそ少ないですが、ハイテク機器や医療機器など価格の高いものが中心になっています。

(2) 海上輸送

① まずは海上輸送から見ていきましょう。

船の種類

- ▶ 雑貨輸送の主流である「コンテナ船」
- ▶ その他はすべて「在来船」
- ▶ 「在来船」は石炭、鉄鉱石、車、重油、穀物などを専用に運ぶ

「コンテナ船」は、鉄道で言えば「新幹線」という新しい輸送システム、「在来船」は「在来線」に相当すると考えられます。

② コンテナ船

- ▶ コンテナターミナルで専用のガントリークレーンを使い効率的に荷役する
- ▶ 国際海上コンテナ規格：長さは20FT、40FT(ISOにより規定)

コンテナ船は、雨でも荷役できますので、在来貨物船時代と比べ定時性が飛躍的に向上しました。また専用のコンテナは船だけではなく、鉄道やトレーラーでも輸送が可能ですので、国際複合輸送が発展しました。コンテナ船の発明は、国際輸送にとっては革新的なことでした。

コンテナ船は、コンテナ当たりのコスト競争力を向上するために巨大化を続け、今では2万個以上のコンテナを積める船も登場しています。

以下の表で、海上コンテナについて説明しています。現在はコンテナを使って様々なものを輸送しています。

▶ 国際海上コンテナの種類例

リーファー・コンテナ	コンテナ内部を一定の温度に設定し、生鮮食料品や低温輸送が必要な化学製品、医薬品等を輸送するコンテナ
ドライ・コンテナ	最も一般的なコンテナで、材質は鉄鋼製やアルミ軽合金製がある。一般雑貨や工業製品等を輸送するコンテナ
フラットラック・コンテナ	通常のコンテナに収まりきらない大きな貨物や重量貨物を対象とし、このコンテナを並べてプラント類を積むこともできる
タンク・コンテナ	食品、油類、化学薬品等の液体貨物を輸送するためのタンクを備えたコンテナ

③ 海上輸送サービスの種類と契約

定期船は個品単位、不定期船は1船単位で荷主との契約をしますので、前者では比較的小さなものを、後者では原材料などを大量に運ぶ場合に使われます。

A) 定期船(Liner)

- ▶ 航海ルート・スケジュールと運賃が定められている
- ▶ コンテナ船がほとんど
- ▶ 荷主との運送契約は、個々の貨物ごとに契約する個品運送契約

B) 不定期船(Tramper)

- ▶ 航海ルート・運賃は荷主との契約ごとに違う
- ▶ 在来船が使われている(貨物の種類によって専用船がある)
- ▶ 船の全部または一部を貸し切る用船契約(Charter Party C/P)

④ 運賃

定期船は現在ほとんどがコンテナ船ですので、以下はコンテナ船の運賃についての説明です。

コンテナ船の運賃は、いくつかに分類できますが、まずは基本運賃と割増運賃の分類です。そのうち基本運賃には貨物の受託の仕方によって2種類の運賃があります。船会社が荷主から貨物を受託する方法として、コンテナに入った状態で受託する場合と、バラの貨物で受託する場合とがあり、前者をFCLといい後者をLCLといいます。FCLは、荷主が船会社からコンテナを借り受けて、自らコンテナの中に貨物を入れることとなります。

FCLの場合の基本運賃は、コンテナ単位ですが、これがさらにCBRとFAKという考え方に分かれます。

LCLの場合はフレートトンという単位を使います。

定期船の基本運賃には、貨物を港で積むときの費用、海上運航にかかる費用と到着地で陸地に揚げる費用が含まれており、これをBerth TermもしくはLiner Termといいます。

割増運賃については、重要なものとしてはBAFとCAFがあります。

BAFはBunker Adjustment Factorのことで、船の燃料である重油のマーケットの変化により調整する運賃です。

CAFはCurrency Adjustment Factorのことで、為替レートの変化により調整する運賃です。

以下が整理したものです。

A) 定期船の運賃

▶ 定期船運賃の構成：Base Rate(基本運賃) + Surcharge(割増運賃)

▶ Base Rate(基本運賃)に含まれる費用：積揚費用＋海上輸送費用

➡ Berth Term(Liner Term)

▶ Surcharge(割増運賃)：BAF, CAFなど

▶ コンテナ船のBase Rate

I. FCLの場合：コンテナ単位の運賃

◇ CBR : Commodity Box Rate

◇ FAK : Freight All Kind

◇ LCLの場合：トン単位の運賃

II. F/T : Freight Ton ➡ Ton(重量) とM3(容積) の大きいほう

B) 不定期船の運賃

一方の不定期船の運賃は、荷主と船会社間の契約によってその都度決まります。その際に、運賃の中にどのような費用が含まれるかも決めることとなりますが、考え方として以下の4つがあります。

▶ BT : Berth Term 積揚卸費用＋海上輸送費用

▶ FO : Free Out 積費用＋海上輸送費用

▶ FI : Free In 揚費用＋海上輸送費用

▶ FIO : Free In & Out 海上輸送費用のみ

C) 運賃の支払い時期

これは、インコタームズによって決まってきます。運賃(輸送費)が輸出者負担の場合はFreight Prepaid、輸入者負担の場合はFreight Collectになります。

- ▶ Freight Prepaid : 運賃前払い
- ▶ Freight Collect : 運賃着払い

(3) 船荷証券(Bill of Lading B/L)

貨物の輸送に関する書類ですが、貿易取引の代金決済においても重要な役目を果たす書類です。

- ▶ 輸出貨物を船会社が受取ると、船会社が荷主に対して発行する書類
- ▶ 荷為替手形に添付される船積書類の1つ

在来船時代とコンテナ船時代で、B/Lの種類が以下のとおり2つあります。

① Shipped B/L(船積船荷証券)とReceived B/L(受取船荷証券)

- ▶ Shipped B/L (=On Board B/L)
貨物が本船に船積みされたときに発行される。在来船の場合。
- ▶ Received B/L
船会社が貨物を受け取ったときに発行される。コンテナ船の場合。

コンテナ船の場合は、すべてReceived B/Lが発行されます。本来、貨物が船会社に渡された後であれば発行できるB/Lですが、信用状取引の場合はこのままでは使えません。よって、これに実際の船積日を入れて、Shipped B/Lと同じ効力を持つB/Lとして発行するのが一般的になっています(Received B/Lに船積日を記載することをOn Board Notationといいます)。

② B/L(船荷証券)の性質

B/Lの性質は4つあります。後で航空運送状(AWB)も出てきますが、B/Lと少し違います。まずはB/Lというものをしっかりと理解しましょう。

- I. 有価証券
- II. 貨物受取証
- III. 貨物引換証
- IV. 流通証券

Iの有価証券とは、お金と同じ価値を持つ、という意味です。船会社が輸送する貨物の価値と同じ価値がありますので、無くしたりすると大変なことになります。

IIの貨物受取証は、船会社が荷主から貨物を受託した証拠として発行する書類という意味です。

IIIの貨物引換証は、受荷主(輸入者)が到着地で貨物を受け取る際は、B/Lが引換証になるということです。B/Lがないと貨物を受け取ることができません。B/Lは通常3通発行されますので、どれか1通を船会社に引き渡せば貨物を受け取ることができます。

IVの流通証券は、すべてのB/Lがそうではないのですが、B/Lの荷受人欄にTo Order (of Shipper)と記載されていて、かつ裏側に白地裏書(Blank Endorsement)がされていると、そのB/Lは流通性を持つこととなります。B/Lの持ち主が変わり、それを所有している人が貨物の引換権を持つということです。信用状取引の際の担保として使われます。

ちなみに荷受人欄に具体的な名前と住所が入っている場合は、記名式B/Lとなり、信用状取引では使えません。

③ B/Lの紛失

B/Lは有価証券なので、紛失すると以下の手続きを取らなければなりません。

B/Lを紛失した場合、船会社から再発行してもらうためにB/Lを無効にすることが必要→簡易裁判所で除権決定を受ける必要あり

④ Clean B/LとFoul B/L

B/Lの別の分類の仕方として、Clean B/LとFoul B/Lがあります。信用状取引においては、Clean B/Lしか使えませんので注意が必要です。もしRemarkがついてしまったら、船会社に対してRemarkを消してもらう手続きをしなければなりません(輸出手続きのところで説明)。

▶ Clean B/L: リマークのないB/L

▶ Foul B/L: リマーク付きのB/L

☆ リマーク(Remark): 船会社が貨物を受取った際に瑕疵が見つかった場合、貨物受領証としてのDock Receipt(コンテナ船)もしくはMate's Receipt(在来船)にその旨を記載しておくこと。

(4) 航空輸送

航空輸送は、日本の貿易量の0.3%の重量でしかありませんが、金額的には約30%を担っており、今や貿易取引にはなくてはならない輸送手段です。

① 航空輸送の特徴

▶ 海上輸送に比べて運賃が割高だが、輸送時間が短いのが最大のメリット

▶ 緊急に必要な品や高額品、食料品や生花等の生鮮品、医療費品や電子機器、半導体等の輸送に多く利用される

② 航空輸送の業態と契約の種類

航空輸送はWWII後に飛躍的に発展した輸送手段で、IATAがその発展に大きく貢献しています。

現在は、(エアフレイト)フォワーダーが、航空会社の荷主への営業部分を担っており、航空輸送事業にとってはなくてはならない存在です。

A) 航空輸送の業態

- ▶ 民間航空輸送は、IATAのリードにより第二次世界大戦後大きく発展した
 - ☆ IATA : International Air Transport Association(国際航空運送協会) 航空会社の業界団体。加盟会社250以上。業界のルール、仕組みを作ってきた
- ▶ IATA代理店制度:IATAが認可した代理店は、IATAに加盟する航空会社すべての代理行為を行えるという形とした
- ▶ その後IATA代理店は利用運送事業という仕組みを利用し、独立した運送会社としての機能を持つことで、航空貨物業界での業態を確立
 - ☆ 利用運送事業:混載事業、フォワーダーともいう。航空会社はメーカー、フォワーダーは流通業者にたとえられる
 - ☆ また、航空会社は空港から空港までの輸送サービスのみ、利用運送事業者(フォワーダー)は、ドアからドアまでのサービスが可能
- ▶ さらに、集荷から国際航空輸送、配達までを自社で一気通貫で行うインテグレーターという業態もある(FDX, UPS, DHL)

世界中に拠点とネットワークがあるため、グローバル・インテグレーターとも言われています。国際物流企業全体の中でもこの3社は世界トップ3です。

B) 航空貨物の契約

航空貨物の契約は、直接航空会社(もしくは航空代理店)と契約するものもあるが、ほとんどがフォワーダーを使った混載貨物輸送契約です。

I. 直接貨物輸送契約

- ▶ 荷主が直接航空会社、またはその代理店と契約をする。
- ▶ 航空貨物全体の1割に満たない(生鮮貨物や危険物など特殊な貨物のみ)。

II. 混載貨物輸送契約

- ▶ 自らは航空機を持たない利用航空運送業者が、複数の小口貨物の荷主と契約し、大口貨物にまとめ、航空会社に対して自らが荷主となって契約をする。
- ▶ 混載貨物輸送契約では、混載業者は小口貨物の荷主に対して、独自の運賃率と約款を定めている。

III. いずれの場合も、輸送契約が締結されると、運送会社(航空会社もしくはフォワーダー)から航空運送状(Air Waybill)が発行される。

③ 航空運送状 (Air Waybill)

航空会社、フォワーダー、荷主の関係の中で、マスター・エア・ウェイビル、ハウス・エア・ウェイビルが発行されます。この違いをしっかりと理解しておきましょう。

▶ 輸送契約が締結されると、航空会社もしくはフォワーダーから航空運送状 (Air Waybill) が発行される。

▶ 混載貨物の場合、以下 2 種の航空運送状が発行される。

☆ マスター・エア・ウェイビル：航空会社がフォワーダーに発行

☆ ハウス・エア・ウェイビル：フォワーダーが各荷主に対して発行

▶ 航空運送状の特徴

船会社が発行する B/L との違いをきちっと理解しておくようにしましょう。航空運送状は効率性やスピードが求められる輸送手段なので、より無駄が省かれていると言ってもいいでしょう。

有価証券ではない
受取式 (Received) かつ記名式である

④ 航空輸送の運賃

航空会社別にタリフ (運賃率表) がありますが、実際のビジネスの中ではタリフより安いマーケット・レートが使われています。

▶ 航空輸送の運賃は、各航空会社もしくはフォワーダーが独自に持っている運賃率にもとづいて計算される

▶ 重量逓減制：重量が大きくなるにしたがい 1kg あたりの単位運賃が安くなる。

▶ 原則的に、発地国建ての運賃

(5) 国際複合一貫輸送

コンテナ船が普及するとともに、どこにでも運べるコンテナを使った国際複合一貫輸送が発展してきました。今や貿易輸送の主流と言ってもいいでしょう。

▶ 2 つ以上の異なった輸送手段を組み合わせ、輸送責任を一貫して同一の運送人が引受ける輸送形態

▶ コンテナ輸送の普及、荷主のニーズの高まりにより発展してきた

① 国際複合一貫輸送の担い手 (= 複合運送人)

A) 船会社

B) NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier)

→ 利用運送事業者のうち、海上輸送を行うもの

NVOCC は、自らは船を運航していませんが、船会社のスペースを利用して国際複合輸送を行うフォワーダー

のことです。日本では、第二種利用運送事業(海上輸送)に相当します。

国際複合一貫輸送で使う運送書類

船会社が行う場合 : 通常を受取船荷証券(Received B/L)を使用

NVOCC が行う場合 : Multi Modal Transport B/L。→様式、目的、機能は
通常のB/L とほとんど同じ

いずれもB/Lを発行します。B/Lですから有価証券です。

③ 国際複合一貫輸送の運賃

- ▶ 国際複合一貫輸送は、あらゆる輸送方法の組み合わせが可能であり、輸送先も荷主の要望に応える形で多岐にわたっており、運送契約のつど決められている
- ▶ 但し、すでに出来上がっているサービス(以下“代表的なルート”で例示)の場合は、運賃率表で決まっている

荷主の要望に応じ、様々な輸送手段を組み合わせることで地球上あらゆるところに運べるのが、国際複合輸送の醍醐味ですが(オーダーメイドの国際複合輸送)、すでに確立されたルート(レディメイドの国際複合輸送)もあります。

④ 国際複合一貫輸送の代表的なルート

太平洋の海上輸送と北米大陸の鉄道輸送を組み合わせたALB, MLB等のサービスは最初船会社によって開発されました。

シベリア鉄道を使い欧州方面に向かうSLB以外に、最近では中国大陸横断鉄道を使うCLB(China Land Bridge)もサービスが充実してきています。

ALB (American Land Bridge)	北米西海岸経由大陸横断、大西洋航路を経て欧州まで
MLB (Mini Land Bridge)	北米西海岸を経由して北米東海岸、メキシコ湾岸まで
SLB (Siberia Land Bridge)	シベリア鉄道を利用して日本と欧州、CIS、中東まで

以上

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第2章～

氏名：

問題1 インコタームズとは()が貿易条件の解釈に関する国際規則として制定した国際協定である。

解答1

問題2 2010年版インコタームズにおいて、「貨物を輸出港に停泊中の本船に積込んだとき又は引渡された貨物を調達したときに、貨物の危険負担、費用負担とも売主から買主に移転する条件」を()という。

解答2

問題3 2010年版インコタームズにおいて、「工場渡条件」といわれるものは()である。

解答3

問題4 2010年版インコタームズにおいて、「指定仕向港または仕向地のターミナルにて、貨物が一旦到着した輸送手段から荷卸された後、ターミナル内で買主に貨物を引渡した時点で、貨物の危険負担と費用負担が売主から買主に移転する条件」を()という。

解答4

問題5 船会社が荷主に対して船の一部又は全部を貸し切って運送する()という。

解答5

問題6 Freight Collectとは、()を意味する。

解答6

問題7 船会社が貨物を受取ったことを示す船荷証券を、()という。

解答7

問題8 自らは航空機を持たない運送人である利用航空運送事業者(通称、混載業者)が、複数の荷主から小口の貨物を集荷して1つの大口貨物にまとめ、自らが荷主となって航空会社と輸送契約をする形態を()という。

解答8

問題9 船積書類のうち、唯一有価証券であるものは()である。

解答9

問題10 2つ以上の異なった輸送手段を組み合わせ、輸送責任を一貫して同一の運送人が引受ける輸送形態を()という。

解答10

03

第3章 基礎座学

貿易実務基礎

1. 代金決済

- (1) 並為替と逆為替
- (2) 荷為替手形決済
- (3) 送金
- (4) 輸入ユーザンス

2. 信用状

- (1) 信用状(Letter of Credit L/C)
- (2) 信用状の機能
- (3) 信用状の種類
- (4) 信用状の実務(輸入者の発行依頼から通知まで)
- (5) 信用状統一規則
- (6) 信用状の変更と不一致

●シラバス

現在、わが国では経済のグローバル化が進む中で、国際的な企業間取引における通信ルールや文書作成能力の重要性が高まってきている。また、情報技術の急速な発展により、企業活動においても定型的事務作業のIT化が進んでいる。本プログラムは、国際間貿易取引が行われる際に使われる取引通信様式「コレスポнденス」関連業務に携わるうえでの貿易実務知識、ビジネス英語の習得を目標とする。貿易実務全体像とそれぞれの役割、機能の知識を付けることで、その後のビジネス英語科目の知識がスムーズに定着することを狙う。また、貿易実務以外の業界でも活用できるホスピタリティを習得する。

国内取引と貿易取引とはリスクがつきものである。そのリスクをいかに軽減していくって円滑にビジネスを行うためには、まずは全体像を把握する必要がある。

貿易実務基礎では、専門用語の理解を含めた貿易取引における基礎知識や全体像について体系的に学び、貿易実務における意味、役割などをしっかりと習得する。

●今日の授業	●キーポイント
● 貿易実務基礎(3)	
□1 代金決済 (並為替と逆為替)	□1 並為替と逆為替の違いと特徴について理解する。
□2 代金決済 (荷為替手形による決済)	□2 荷為替手形による決済のしくみと手形条件について理解する。
□3 代金決済 (送金による決済)	□3 送金の種類とその仕組みについて理解する。
□4 代金決済 (輸入金融)	□4 輸入金融における自行ユーザンスとシッパーズユーザンスについて理解する。
□5 信用状 (信用状とは)	□5 信用状とは何か、その特徴について理解する。
□6 信用状 (信用状の機能)	□6 信用状の機能について理解する。
□7 信用状 (信用状の種類)	□7 信用状の種類について理解する。
□8 信用状 (信用状の開設)	□8 信用状の開設から輸出者への通知までの流れを理解する。
□9 信用状 (信用状統一規則)	□9 信用状統一規則のうち、重要なものを理解する。
□10 信用状 (信用状の変更と不一致)	□10 信用状条の変更、信用状条件と書類の不一致があった場合の対応について理解する。

●参考ページ

- 1 38 p
- 2 39 p
- 3 41 p
- 4 42 p
- 5 42 p
- 6 43 p
- 7 43 p
- 8 44 p
- 9 45 p
- 10 46 p

●授業コメント

代金決済の概要と信用状の基礎的知識について学習することで、貿易取引のうち、「カネの流れ」について把握する。この部分も、契約交渉において重要な知識である。

1. 代金決済

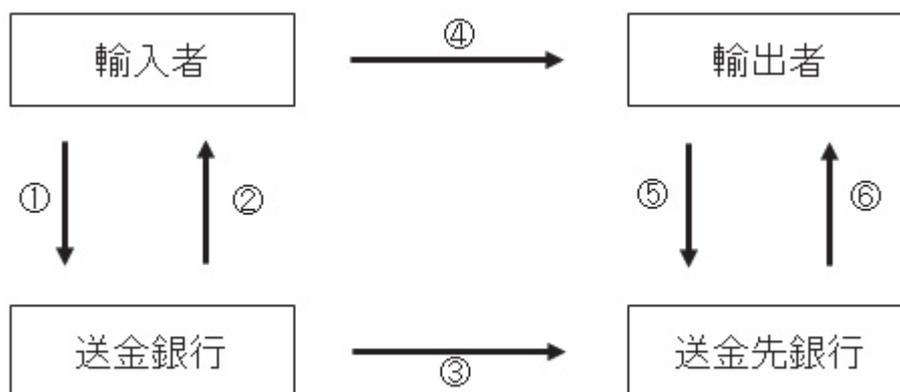
この章では、貿易取引におけるお金を動かす仕組みについて見ていきます。貿易取引では、通常為替という仕組みを使って、現金を動かさずに資金の移動を行います。

(1) 並為替と逆為替

現金を動かさずに資金移動をするのが為替ですが、資金移動の指図の方向と資金移動の方向によって、並為替と逆為替があります。

- ▶ 外国為替による資金の流れは、大きく分けて「並為替」と「逆為替」に分けることができる
- ▶ 並為替: 資金の移動指図と実際の資金の流れが同じこと → 送金による決済
- ▶ 逆為替: 資金の移動指図と実際の資金の流れが逆のこと → 荷為替手形による決済

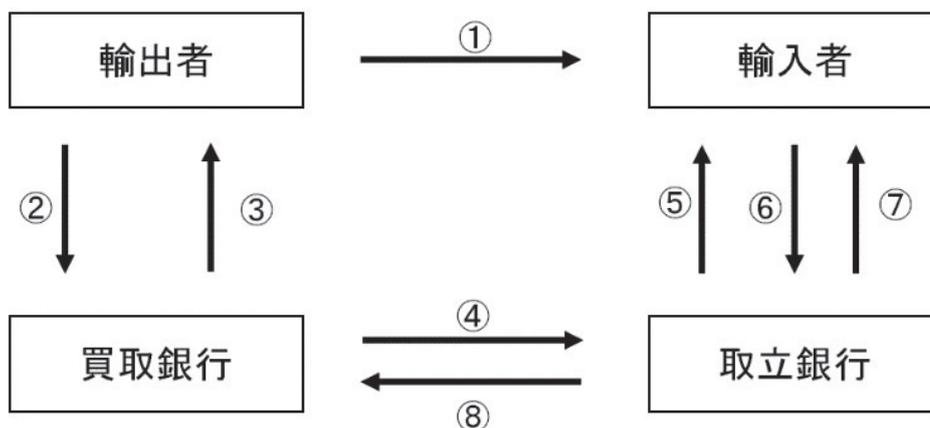
並為替を「海外送金」を例にして図で見ていきましょう。



- ①送金依頼 ②外貨建送金小切手等交付 ③送金案内
- ④送金小切手等送付 ⑤送金小切手等呈示 ⑥外貨支払い

①で輸入者が送金依頼したお金は③の送金案内で輸入者側の銀行から輸出者側の銀行へ“指図”がなされているだけで(現金は送ってはいません)⑥で輸入者に支払われることとなります。

逆為替を「荷為替手形」を例に図で見ていきましょう。



- ①契約・船積み ②荷為替手形 ③輸出代金支払い
- ④荷為替手形取立 ⑤荷為替手形呈示 ⑥輸入代金支払い
- ⑦船積書類交付 ⑧手形代金支払い

輸出者側の買取銀行は、④で荷為替手形を送ることで、輸入者側の銀行にお金を取立てるよう“指図”しています。⑧で輸入者側の銀行は取り立てたお金を支払っています(現金は動いていません)。

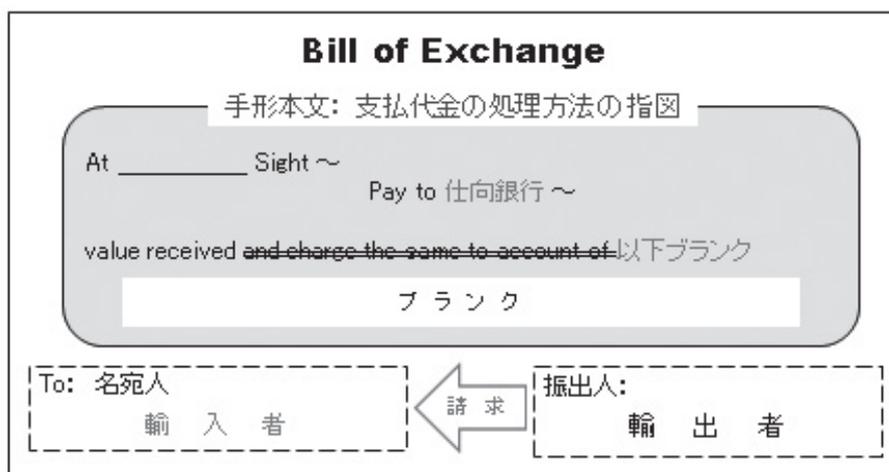
(2) 荷為替手形決済

荷為替手形という仕組みについて理解していきます。この仕組みは、「為替手形」という証文に「お金を払え」という指図が記載されており、その指図に従って現金を移動させず、資金を動かす仕組みです。また、この手形に船積書類を添付することで、貿易上の代金のやり取りと書類のやり取りをスムーズにします。

① 荷為替手形とは

- ▶ 為替手形: お金を払ってもらうための“指図書”。手形の振出人が、“誰から”、“誰に”、“いくら”、“いつ”、の情報を入れて振出人(お金の請求者)が作成する一種の“証文”。名宛人(=この手形の宛先で、お金を支払う人)は、この指図に従ってお金を指図通り払わなければならない。
- ▶ 荷為替手形: 為替手形に船積書類を添えたもの。運送中の貨物(輸出貨物)の担保の役割をする。書類とお金を連動させて、スムーズに受渡することができる。英語では Documentary Bill of Exchange
 - 船積書類: インボイス(商業送り状)、運送書類(B/L、SWB(Sea Waybill)、AWB)、保険証券等
- ▶ 組手形: 為替手形は通常2通1組で作られている。第一券(First Bill)・第二券(Second Bill)とも同一効力を持っていて、先着した券によって支払又は引受がなされる。いずれか一方が有効となった場合には、他方がunpaid(無効)となる

為替手形のイメージは以下の通りです。

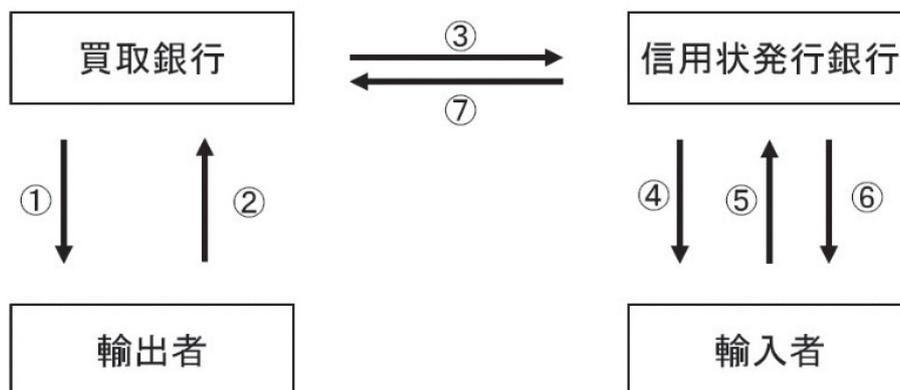


- At Sightのところは、いつ支払うかということ
- Pay to のところは、誰に支払うかということ
- 名宛人は、誰から支払うかということ
- 振出人は、請求者

- これに、いくら支払うかという金額が入ります。
- さらに、船積書類が付いている荷為替手形ですので、船積書類をいつ引き渡すかという条件も記載されます。

上の為替手形を2通つくり、組手形とします。いずれかがなくなったとしてももう一通が使えるようにしておきます。

以下は荷為替手形とお金の流れを図で示したものです。



- ① 一覧払手形・船積書類
- ② 手形の買取
- ③ 一覧払手形・船積書類
- ④ 手形代金請求
- ⑤ 代金支払い
- ⑥ 船積書類引渡し
- ⑦ コルレス契約に基づき手形代金支払い

信用状取引の場合は、輸出者が振り出す為替手形の宛先(名宛人=支払人)は、信用状発行銀行となります。信用状発行銀行は③で為替手形を受け取ると、代金を受取人に支払わなければなりませんので、その金額を輸入者に請求します。⑤で輸入者から支払ってもらい⑦で受取人に支払います。船積書類は手形の条件により、⑥で輸入者に渡されます。

① 荷為替手形の支払期日条件

いつ手形代金を支払うのかは以下2種類あります。

- I. 一覧払手形(At Sight Draft): 支払人が手形を一覧したら代金を支払う条件
- II. 期限付手形(Usance Draft) : 支払人は手形期限に代金を支払う

IIは、名宛人が手形を提示されたらすぐに支払わなければならないという条件です。

IIは、名宛人が手形を提示されてもすぐに支払う必要はなく、手形に書いてある支払条件“一覧してから〇〇日後”とか△△日から〇〇日後“をまずは引受け”ます。承諾するという(英語ではAcceptance)です。そして、その期日になったら支払えばよいという条件です。支払いの猶予期限がついている手形です。

② 荷為替手形の書類引渡し条件

また、荷為替手形ですので、為替手形に船積書類が添付されています。この船積書類を銀行は輸入者にいつ引渡すのか、という条件も必要で、これにも以下2種類があります。

- I. D/P手形(Document against Payment) : 支払人が手形支払を行うと同時に船積書類を引き渡す条件
- II. D/A手形(Document against Acceptance): 支払人が手形引受を行うと同時に船積書類を引き渡す条件

Iは、銀行は代金を払ってくれないと輸入者に船積書類は渡さない、ということで、銀行にとっては船積書類が担保になっています。

IIは、銀行は、輸入者が支払い猶予の条件を引受ける(承諾する)ことで、船積書類を引き渡します。万が一、輸入者が約束期日に代金を支払わなかった場合は、“不渡り”ということになり、輸入者の立場は厳しくなります。(ちなみに、輸入者が期日通り支払わなかった場合のリスクは輸出者にあります。銀行は単に取り立てる役目を担っているだけです。)

尚、D/P、D/Aは信用状を使わない取引の場合に輸出者にとって重要な条件になってくるので、信用状なしの取引の場合にD/P手形、D/A手形とっています。

(3)送金

最近、貿易形態の変化により、為替手形よりも送金決済が使われることが多くなってきています。次の2つの方法があります。

重電信送金	T/T:Telegraphic Transfer
送金小切手	D/D:Demand Draft

① 電信送金(T/T:Telegraphic Transfer)①

- ▶ 輸入者が送金すべき金額を送金依頼する銀行(仕向銀行という)に支払う。
- ▶ 仕向銀行は外国の銀行に対して、受取人に所定の金額を支払うよう、電信(Cable)にて支払指図(Payment Order)を送付する。

銀行間の“支払指図”が電信で行われる場合はT/T Transfer、郵便で行われる場合はMail Transferと言います。電信の場合は圧倒的に速いので、現在は通常電信が使われています

海外送金には、基本的には“前払い”と“後払い”がありますが、どちらか一方が不利になってしまうため、分割送金が増えてきています。

② 送金小切手(D/D:Demand Draft)

- ▶ 輸入者より送金小切手の依頼を受け、仕向銀行は支払銀行あての送金小切手を作成し、輸入者に交付。
- ▶ 輸入者はその小切手を直接輸出者に送付し、輸出者はその小切手を支払銀行に持参し、引替える。

T/T送金との違いは、お金を受け取る人は、仕向銀行(送金銀行)の小切手を持ってないとお金を受け取れないということです。それ以外は海外送金と仕組みは同じです。

(4) 輸入ユーザンス

輸入ユーザンスとは、輸入者が代金支払いを少しでも遅くするために(輸入者にとってはビジネス上の方が有利です)、銀行や輸出者に支払い期日を伸ばしてもらうこと(支払猶予)です。

- ▶ ユーザンス(Usance): 輸入者の荷為替手形代金決済を支払猶予すること。
- ▶ だれが輸入者に支払猶予するかによって、①銀行ユーザンスと②シッパーズ・ユーザンスとに大別できる。

① 自行ユーザンス(銀行ユーザンスの例)

信用状付きの場合、一覧払手形の時に信用状発行銀行が輸入者に対してユーザンスすること

銀行が輸入者に対してユーザンスする仕組みはいくつかありますが、その代表的なものが自行ユーザンスです。この場合、ユーザンスしてくれるのは輸入者の取引銀行である信用状発行銀行です。信用状発行銀行は、為替手形に従い買取銀行(輸出者に代金を立て替えてくれている銀行)に代金を支払います(これを対外決済と言います)。本来はその際に輸入者から代金を受け取っておくのですが、輸入者の支払猶予依頼に応じて、支払期日を猶予します。その際に、信用状発行銀行は担保としての船積書類を輸入者に渡しますが、その代わりに別の担保(輸入者が振り出す約束手形)を受け取っておきます。合わせて、支払い猶予を約束したことを書面にしたT/R(Trust Receipt: 輸入担保荷物保管証)も受け取ります。

② シッパーズ・ユーザンス

信用状なしの場合、期限付き手形もしくは後払い条件で輸出者(シッパー)が輸入者に対してユーザンスすること

こちらは、輸入者に対してユーザンスしてくれているのは輸出者です。代金決済時期に関しては輸入者が有利な条件になりますが、これを輸出者は条件交渉の中で承諾します。後払いも、商品が相手(輸入者)に到着してから代金を支払うということなので、それまでの間、輸出者は相手の支払いを猶予しているということです。

尚、シッパー(Shipper)は船会社など運送会社の荷主のことで、通常、輸出者がシッパーとなるので、輸出者の意味で使っています。

2. 信用状

この章では、貿易取引の基本と言ってもいい信用状の仕組みについて詳しく見ていきます。最近では信用状を使う取引は減ってきていますが、信用リスクを回避し、貿易をスムーズに行う仕組みとして長い間貿易(最初は13世紀、アラビアの商人、欧州アジア)を支えてきました。

(1) 信用状(Letter of Credit L/C)とは

- 易(最初は13世紀、アラビアの商人、欧州アジア)を支えてきました。
- 輸入者の取引銀行である信用状発行銀行が
- 海外の輸出者に対して

- ・ 輸出者が信用状条件どおりの船積書類を銀行に呈示することを条件に
- ・ 輸入者に代わって
- ・ 代金の支払いを確約した保証状

(信用状の補足説明)

- ▶ 信用状とは、海外取引における、商品受け取りや支払いに関するリスクを回避するために、銀行が輸出者と輸入者の間に立ち、支払いを確約するための手紙である
- ▶ 契約成立後に輸入者が取引銀行に発行を依頼する
- ▶ 信用状には機能や目的によっていくつかの種類がある(以下で説明)
- ▶ 信用状発行によって最も利益を受けるのは、代金支払を確約される輸出者なので、信用状取引では輸出者のことを 受益者(Beneficiary)と呼んでいる
- ▶ 信用状においての三大船積書類
 - ①インボイス ②船荷証券(B/L) ③保険証券

(2)信用状の機能

- ① 代金回収リスクの回避
- ② 資金負担リスクの軽減
- ③ 商品入手リスクの回避

①は、輸出者が、輸入者から受け取るべき代金の保証を、輸入者側の銀行が信用状という手紙で保証してくれています。銀行という信用度の高い機関が輸入者の信用の低さを肩代わりしてくれているので、輸出者は安心して(信用リスクを下げて)貿易取引ができるということです。

②は、輸出者にとっては、商社であれば買ったものを輸出することになり、買った代金の払いと輸出して売った代金の支払いの間が短いほど資金負担リスクが低くなります。信用状を使うと、商品を送った後(船積した後)、銀行に書類を持っていくとすぐに代金入金支ができる(買取銀行の立て替えにより)ことで、資金負担リスクが低くなります。

③は、信用状には、船積を確実に行った証拠としての書類の提出要求が記載されており、輸出者はこの要件を満たさなければ代金が入金できません。輸入者は、それら書類が発行銀行に届いた後(確実に出荷されていることを確認した後)に代金を支払えばいいことになります。ただし、輸送途上の事故(輸送リスク)は信用状取引ではカバーできません。

(3)信用状の種類

信用状にはいくつかの種類がありますので、それぞれしっかり理解しましょう。

① 取消不能信用状(Irrevocable L/C)

一度開設されると、その有効期間中は信用状関係当事者(発行銀行、あれば確認銀行、輸入者、輸出者)全員の同意がない限り、変更や取消ができない信用状。

実務上では、途中で内容を変更して使う場合は結構あります。また、2007年に改訂された信用状発行規則(UCP600)では、信用状にIrrevocableと記載されていなくても、取消不能信用状とみなすというルールになりました。

② 確認信用状 (Confirmed L/C)

信用状発行銀行の支払い確約だけでは信用力が足りない場合に、発行銀行の支払い確約に加えて、国際的に信用度の高い銀行にさらに支払い確約（確認）を受けている信用状

③ 買取銀行指定信用状 (Restricted L/C)

手形の買取銀行が指定されている信用状

買取銀行指定は、発行銀行側が指定してくるようになりますが、指定された銀行が輸出者側との取引があるとは限りません。一方輸出者の手形は、輸出者と取引銀行でないと買取はできません。この場合は、輸出者から手形を買い取った銀行は、指定されている銀行に手形をさらに買い取ってもらうことにより信用状の要求を満たします。

④ 回転信用状 (Revolving L/C)

信用状金額が手形支払いごとに、あるいは一定期間後に、自動的に復元される信用状

同じ内容の船積が複数回続くような取引の場合、毎回信用状発行手続きをやるのは手間もかかり手数料もかかります。このような場合、繰り返し使える回転信用状を発行してもらうことができます。

⑤ 譲渡可能信用状 (Transferable L/C)

信用状金額の全部又は一部を、第一の受益者から第二の受益者（第三者）に、1回に限って（禁止されていない限り複数人を含む）譲渡することを認めている信用状

(4) 信用状の実務(輸入者の発行依頼から通知まで)

輸入者が信用状の開設依頼をしてから輸出者へ通知されるまでの手続きを見ていきます。

① 信用状の開設

信用状の開設は、基本契約書となる「商業信用状約定書」を差入れている銀行に、開設を依頼するたびに「信用状開設依頼書」を作成して依頼する。

▶ 信用状の開設とは、銀行から見ると、自分の信用を輸入者に貸出す与信行為であり、約定書を交わす前に、与信取引が可能かどうかについて、輸入者の信用状態を審査しています。

まずは信用状を発行してもらいたい銀行との取引契約を交わす(約定書)が必要です。さらに、その銀行による信用審査を受け、信用状態が問題ないことを確認したうえで信用状を発行します。輸出者に対して、代金支払いの連帯保証人になることですから銀行も慎重になります。

信用状の発行依頼書は、銀行のフォーマットを使います。依頼書フォーマットにチェックを入れる、記載するなどで作成しますが、その内容が信用状に反映されることになります。

② 信用状の通知

▶ 輸入者から、信用状開設依頼書によって信用状の発行を依頼された銀行は、海外の通知銀行

に向けて信用状を発行する。

- ▶ 信用状をいつ発行するか、またどのような方法によるかは、輸入者が輸出者と交わした契約条件に基づいており、輸出者の出荷準備や船積時期に合わせて決められる。
- ▶ 信用状発行銀行は、コルレス先の中から通知銀行(Advising Bank)を選択し、通知銀行に向けて信用状を通知する。

☆ コルレス先:銀行間同士の契約(コルレス契約)を結んでいる銀行

信用状の宛先は輸出者ですが、実務上、必ず輸出国側の通知銀行経由で輸出者に通知されることになります。通知銀行は、発行銀行とコルレス銀行を結んでいる銀行になります。通知銀行を経由することで、通知銀行は発行銀行から送られてきた書類が正式なものかどうかを確認することができるので、輸出者は間違いのない信用状を受け取ることができます。

発行銀行が通知銀行に信用状を送る方法として、大きく分けて2つ、手紙として送る方法と、内容を電信データにして送る方法とがあり、さらにそれらを折衷した方法もあります。

③ 信用状の通知方法

郵送	信用状本体を郵送する方法。
プレリミナリー・ケーブル・アドバース方式	初めにCableで信用状の主要な内容を伝える事前通知(Preliminary Advice/Brief Cable)が届き、信用状本体は後日郵送される方法。
フル・ケーブル・アドバース方式	テレトランスミッション(電信等)で届いた信用状の場合には、それが信用状本体となる。

- ▶ 信用状は通知銀行を経由して輸出者に通知される。
- ▶ 通知銀行を経由するのは、その信用状が本物であるかどうかをチェックするため。
- ▶ 信用状発行銀行と通知銀行の間には、必ずコルレス契約があり、通知銀行には信用状発行銀行の署名や暗号が登録されており、発行銀行から信用状を受領した通知銀行は、これらの署名や暗号と、送られてきた信用状の署名(郵便の場合)、暗号(ケーブルの場合)とが一致しているかどうかを確認することで、信用状の真偽をチェックしている。

信用状の中身については、応用座学 貿易書類 のところで詳しく見ていきます。

(5)信用状統一規則

信用状に関しての国際的な統一規則がICCにより定められており、現在使われている信用状は、この規則に準拠しています(個々の信用状上にその旨が必ず明記されています)。

- ▶ 信用状統一規則は、国際商業会議所(ICC)が定めた、信用状の解釈規則。
- ▶ 信用状に信用状統一規則準拠文言が記載されることにより、信用状統一規則の文言が信用状の一部として機能することになる。
- ▶ 信用状統一規則の最新版はUCP600と言われている。

以下で、重要な信用状統一規則について見ていくことにしましょう。

(UCP600 より抜粋)

① 信用状と契約 (4 条)

発行銀行の支払義務は、発行依頼人（輸入者）と受益者（輸出者）との間の売買契約、銀行間の契約から独立している。

信用状取引は、輸出者・輸入者間の売買取引とは独立した別個のものだとのことを明確にしています。これを“独立抽象性の原則”といいます。

② 書類と物品、サービス又は履行 (5 条)

信用状取引における銀行およびすべての当事者は、書類を取扱う (deal with documents) のであり、物品、サービス等を取扱うのではない。

売買取引とは独立している信用状取引は、銀行間と輸出者・輸入者との間では書類がすべてだと言うことです。これを“書類取引性の原則”といいます。ですから、例えば売買取引上では、契約通りに商品が輸送されたとしても、信用状で要求されている書類上に不備があった場合、銀行は代金を立て替えない、ということになります。銀行は書類しか見ておらず、モノを全く見ていません。モノの取引をやっているのに納得いかないと思うかもしれませんが、ここはきちんと理解をしておいてください。

③ 解釈 (3 条)

信用状に取消不能の表示がなくとも、取消不能信用状とみなされる。

④ 書類点検の標準 (14 条 a 項)

書類が外見上で、信用状条件を充足していればよく、銀行は信用状に記載されていない書類を点検しない。

銀行に提出された書類に、信用状で要求されている以外の書類が添付されていたとしても無視する、という意味です。

(6) 信用状の変更と不一致

ここでは、信用状の内容を変更する場合と、書類を銀行に提出した後に信用状の要求事項と一致していないことが分かった場合どうするかを見ていくことにしましょう。

Irrevocable L/Cの例外を思い出してください。

① 信用状の変更 (Amendment 通称: アmend)

▶ 信用状関係当事者 (発行銀行、輸入者、輸出者、あれば確認銀行) 全員の同意があれば、条件を変更、取消が可能。実際によくある。

➡ 受取ったL/Cの船積期限、書類提出期限や有効期限や極端に短い、など

- ▶ 輸出者は輸入者に変更したい旨通知し→信用状発行依頼人(輸入者)は、信用状条件変更依頼書で条件変更手続を発行銀行に依頼し→信用状発行と同じルートで輸出者に通知される。

よくあるのは、輸出者は受け取ったL/Cの要求条件の中に、現実的には不可能な条件を見いだす場合です。船積期日が受け取った日の日付になっていたり、書類提出が船積日の翌日になっていたり、などです。すぐに輸入者に通知し、発行銀行に変更依頼してもらいます。あとは発行のプロセスと同じです。輸出者、輸入者、発行銀行、当事者3者全員の同意があるので変更可能、ということになります。通知銀行や買取銀行は当事者にはなりませんので注意してください。

② 信用状条件と書類の内容の不一致(Discrepancy 通称:ディスクレ)

- ▶ 輸出者が買取銀行に荷為替手形を持ち込んだ際、もしディスクレが見つかった場合には、銀行は手形の買取りを拒絶。発行銀行の支払い確約は撤回される。

銀行は荷為替手形として受け取った書類が信用状の要求事項と一致しているかどうかチェックし、一致していれば代金を立て替えて支払ってくれます。不一致の場合は支払ってくれません。

③ ディスクレがあった場合の対応策

- ▶ 書類上にディスクレが見つかった場合、原則として、直ちに修正できるものは修正

書類上の誤字脱字や記載内容が違っていた場合など、すぐに修正して再提出します。ただし、保険証券や船荷証券などは別の会社に頼まなければならないので少し面倒です。

- ▶ 修正できないものはアmendを行う

時間的余裕があれば、L/Cアmendを、プロセスに従って行うのもあります。

- ▶ しかし、それでは買取りに間に合わなかったり、その他の理由でどうしてもディスクレのある状態で買い取ってほしい場合には、対応策2つ

最後の手段として、以下2つの方法をとります。

I. ケーブル・ネゴ(Cable Nego) ※ Nego = Negotiation:買取

信用状発行銀行に対して電信(Cable)で買取りの可否を照会

II. L/Gネゴ(L/G Nego) ※ L/G=Letter of Guarantee:保証状

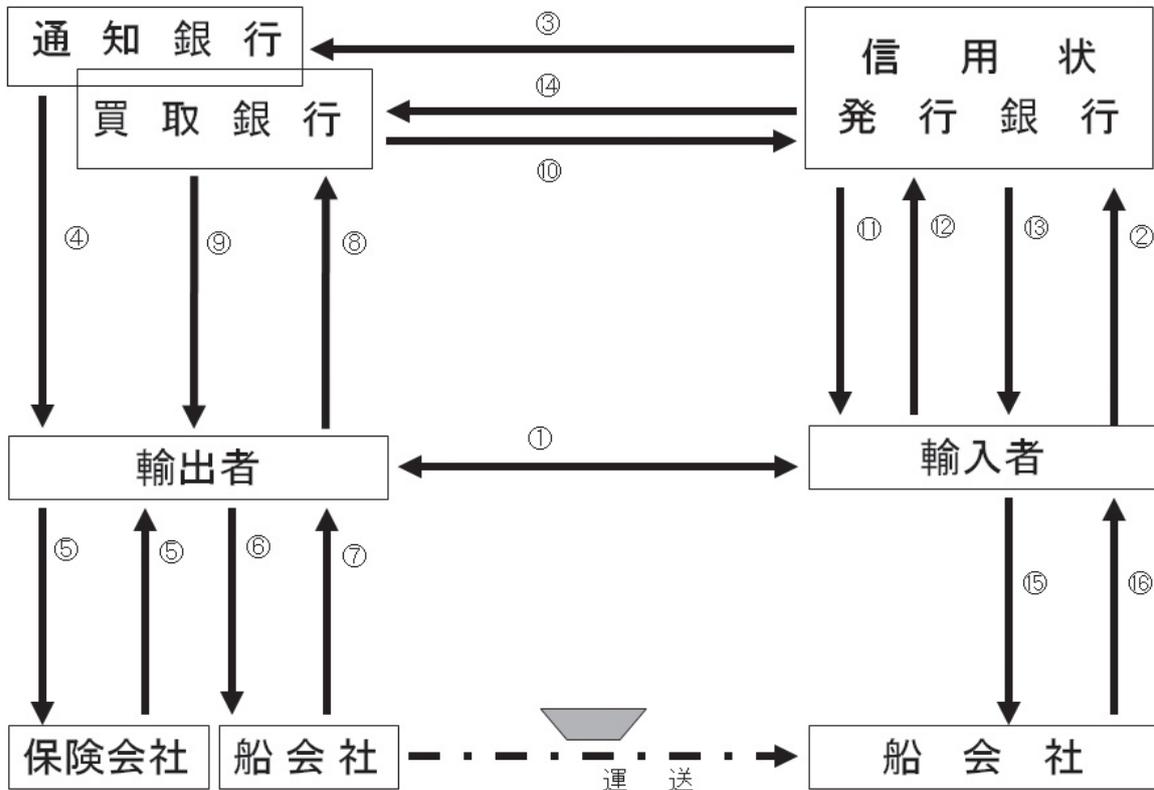
ディスクレのまま銀行に手形を買取ってもらうが、それにより買取銀行に損害が生じたら輸出者が責任を負う旨の保証状(L/G)を差入れる

IIは、書類を提出した銀行から、電信を使って、発行銀行に対して、見つかったディスクレのままでも買い取ってもらえるかどうかを問い合わせてもらいます。OKの返事であれば輸出地の銀行はディスクレのまま買い取ります。NGであれば、銀行には買取ではなく、取立てで書類を送ってもらうことになります。その一方で輸出者は輸入者と何とか代金を支払ってもらうための交渉をすることにな

ります。

IIは、輸出者は、発行銀行が代金を払ってくれない場合は代金を返す旨を保証したL/Gを銀行に提出し、書類を買い取ってもらうという方法です。発行銀行が支払ってくれる確約はない中なのでリスクは高いですが、過去の取引などの経験値から判断してこれを進める場合もあります。

あらためて、以下の図で信用状取引の場合の書類とお金の流れを確認してみましょう。



- | | | |
|--------------|------------------|-----------|
| ① 売買契約 | ② 信用状の発行依頼 | ③ 信用状送付 |
| ④ 信用状通知 | ⑤ 保険付保(⑤ 保険証券交付) | ⑥ 船積 |
| ⑦ 船荷証券発行 | ⑧ 手形買取依頼 | ⑨ 手形買取り |
| ⑩ 手形・船積書類の送付 | ⑪ 手形の呈示 | ⑫ 決済 |
| ⑬ 船積書類の引渡し | ⑭ 立替金の返金 | ⑮ 船荷証券の提示 |
| ⑯ 貨物の引渡し | | |

以上

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第3章～

氏名：

問題1 荷為替手形による代金決済の形態は逆為替であり、送金による場合は()である。

解答1

問題2 為替手形は通常2通1組で作られてて、いずれか一方が有効となった場合には、他方が()となる。

解答2

問題3 D/Dとは、()のことをいう。

解答3

問題4 支払人が手形の支払いを行うと、船積書類を引き渡す条件による決済のことを()決済という。

解答4

問題5 輸入貨物代金の支払を輸入地の銀行が一定期間猶予する輸入金融のことを()という。

解答5

問題6 信用状は、()が取引銀行に対し解説を依頼する。

解答6

問題7 手形の買取銀行が指定されている信用状のことを()という。

解答7

問題8 信用状統一規則によると、信用状に「取消不能」の表示がない場合、取消不能信用状と()。

解答8

問題9 信用状の条件を変更する場合には、関係当事者(発行銀行、輸入者、輸出者、あれば確認銀行)の()が必要である。

解答9

問題10 信用状条件と実際の書類の内容が一致しないことを()という。

解答10

04

第4章 基礎座学

貿易実務基礎

1. 輸出手続き

- (1) 為替予約
- (2) 輸出貿易管理制度
- (3) 輸出通関手続きとAEO制度、船積手続き

2. 輸入手続

- (1) コンテナ船の荷受け手続き
- (2) 輸入通関とAEO制度
- (3) 関税制度

●シラバス

現在、わが国では経済のグローバル化が進む中で、国際的な企業間取引における通信ルールや文書作成能力の重要性が高まってきている。また、情報技術の急速な発展により、企業活動においても定型的事務作業のIT化が進んでいる。本プログラムは、国際間貿易取引が行われる際に使われる取引通信様式「コレスポネンス」関連業務に携わるうえでの貿易実務知識、ビジネス英語の習得を目標とする。貿易実務全体像とそれぞれの役割、機能の知識を付けることで、その後のビジネス英語科目の知識がスムーズに定着することを狙う。また、貿易実務以外の業界でも活用できるホスピタリティを習得する。

国内取引と貿易取引とはリスクが付きものである。そのリスクをいかに軽減していった円滑にビジネスを行うためには、まずは全体像を把握する必要がある。

貿易実務基礎では、専門用語の理解を含めた貿易取引における基礎知識や全体像について体系的に学び、貿易実務における意味、役割などをしっかりと習得する。

●今日の授業	●キーポイント
● 貿易実務基礎(4)	
□1 輸出手続き (外国為替相場)	□1 貿易取引で使う外国為替相場を理解する。
□2 輸出手続き (為替予約)	□2 貿易取引における為替予約の意義と概要を理解する。
□3 輸出手続き (輸出貿易管理)	□3 輸出貿易管理規制について理解する。
□4 輸出手続き (輸出通関とAEO制度)	□4 輸出通関と輸出AEO制度の概要を理解する。
□5 輸出手続き (コンテナ船への船積み手続き)	□5 コンテナ船への船積み手続きの流れと書類を理解する。
□6 輸入手続き (コンテナ船の荷受け手続き)	□6 コンテナ船の荷受け手続きの流れと書類を理解する。
□7 輸入手続き (輸入通関とAEO制度)	□7 輸入通関と輸入AEO制度の概要を理解する。
□8 輸入手続き (課税基準)	□8 輸入関税における課税基準について理解する。
□9 輸入手続き (一般税率)	□9 関税における一般税率の種類と内容を理解する。
□10 輸入手続き (附帯税)	□10 関税における附帯税の種類と内容を理解する。

●参考ページ

□1	54p
□2	55p
□3	56p
□4	57p
□5	59p
□6	61p
□7	62p
□8	63p
□9	63p
□10	64p

●授業コメント

輸出手続き、輸入手続きのそれぞれの一連の流れを理解する。また日本における規制やルールについても学習する。コレポン業務との関連においては、実際のオペレーションを円滑にすすめていくための折衝や正確な情報伝達(コミュニケーション)が重要となる。

1. 輸出手続き

この章では、輸出をする際の手続きを見ていきます。

輸出手続きの流れとしては以下ようになります。

契約 → L/C入手 → 為替予約 → 輸出管理 → 保険契約 → 貨物梱包 → 輸出通関
→ 船積 → 代金回収

このうち、為替変動リスク回避のための為替予約、安全保障に関わる輸出管理、それと輸出通関・船積を見ていきます。

(1) 為替予約

為替レートが変化することによる為替変動リスクを回避するためには、未来に使う為替レートを予めフィックスしておく為替予約をすることが一般的です。まずは、為替レートの基本から学んでいきましょう。

① 外国為替相場

- ▶ 異なる通貨間の交換比率のこと。
- ▶ ドル安円高になれば輸出に不利
- ▶ ドル高円安になれば輸出に有利
- ▶ 相場にはインターバンク相場と対顧客相場の2つがある
 - I. インターバンク相場：銀行、為替ブローカー間での外貨取引相場
 - II. 対顧客相場：銀行と顧客(会社、個人など)間での外貨取引相場
 - ☆ 1日1回銀行が提示
 - ☆ 売相場：銀行が顧客から外貨を買うときの相場
 - ☆ 買相場：銀行が顧客に外貨を売るときの相場
 - ☆ 直物相場：現在の相場
 - ☆ 先物相場：将来の相場

外国為替相場には、銀行・銀行間のインターバンク相場、銀行・顧客間の対顧客相場があります。私たち個人や貿易会社は、銀行の対顧客相場を使うこととなります。US\$の例ですと、まずは基準値としての仲値があり、それに1円加えたものが売相場、そこから1円差し引いたものが買相場になります。この1円は銀行の手数料です。売り、買いは銀行側から見ていますので、高く売って安く買う、ということですね。

また、今現在売り買いする場合は、直物相場といい、将来のある時期に売り買いするときに使う相場が先物相場です。

為替予約は、この銀行の対顧客相場の先物相場を使って、将来取引代金を払ったり入金したりするときに使う相場をあらかじめ決めておく(予約しておく)ことを言います。

② 貿易取引で使う相場

以下で説明する相場は、貿易取引で使う相場で、取引の形態(信用状を使っている・使っていない、一覧

払か期限付か)、また輸出者が使うのか輸入者が使うのか、などによっていくつかの種類があります。代金を立て替える銀行がどのくらいの期間立て替えるのかによって金利が違い、それを為替相場に加味していることから、違う相場になるのです。

ちなみに為替予約で使う相場は売相場と買相場がありますが、金利は発生しないため、TTSとTTBのみになります。

I. TTS(Telegraphic Transfer Selling Rate 電子売相場)

- ▶ 取引時に銀行の立替が発生せず、資金移動の指図を電信で送るのでTT
- ▶ 銀行が顧客へその場で外貨を売る場合に適用
- ▶ 銀行手数料として、1ドルにつき1円のマージンが加えられている

II. TTB(Telegraphic Transfer Buying Rate 電信買相場)

- ▶ TTSと同様、銀行の立替は発生しない
- ▶ 銀行が顧客からその場で外貨を購入する場合に適用
- v銀行手数料として、1ドルにつき1円のマージンが差し引かれている

III. その他(Acceptance Rate, At Sight Rate, Time Bill Buying Rateなど)

- ▶ 立替が発生している場合の相場

A) 為替予約とは

6か月先までの先物相場が銀行から提示されるので、これをあらかじめ予約しておき、外貨で取引をする場合の通貨の交換時に使います。

- ▶ 将来の手形決済に備え、常に変動している為替相場の影響を受けずに済むように、銀行に為替レート(先物為替相場)を予約しておくこと
- ▶ 為替変動リスク回避の方法のひとつ

予約した為替相場を行使する時期に、その時期の直物相場の方が有利な場合もあります。そのような場合に、予約相場を使わないで直物相場を使うことにする、という選択ができる制度もあります。これを“通貨オプション制度”といいます。為替予約の際は、通貨オプションも合わせて使うのが一般的です。

為替予約以外にも“為替マリー”や“リーズ・アンド・ラグズ”といわれる為替リスク回避方法もあります。

為替予約をいつ実行するか、つまり予約した相場を使っていつ外貨を日本円に、日本円を外貨にして渡すか、については以下の通りいくつかのルールがあります。

歴月とは、1月(January)、2月(February)、3月(March)のことです。

順月とは、予約してから1か月、2か月、3か月と数えることです。

▶ 先物為替の受渡時期の取決め(一例)

順月確定日渡し	直物為替の引渡日から1 ヶ月・2 ヶ月目などの応答日に受渡しを約束する方法
確定日渡し	将来の特定日を受渡日とする方法
暦月オプション渡し	将来の特定月を受渡月とする方法

B) 為替予約の手続

為替予約は、銀行と契約をする、ということですから、基本契約書に相当する「外国為替取引約定書」と、個別契約書に相当する「予約スリップ」が必要になります。

- ▶ 外国為替の取扱銀行ならばどこでも行える
- ▶ ただし、初めて海外と取引をする場合には、あらかじめ銀行に「外国為替取引約定書」等の差入れが必要
- ▶ 予約スリップ(為替予約票: Exchange Contract Slip)に必要な事項を記載して、銀行に差入れる

(2) 輸出貿易管理制度

税関の輸出許可とは別に、経済産業省などから輸出許可や承認が必要な場合があります。特に安全保障関連の輸出管理は重要です。それらの制度について学んでいきましょう。

① 輸出の許可・承認

- ▶ 日本における輸出規制
 - I. 関税関係法による規制: 財務省・税関の管轄
 - II. 国内関係法による規制: 経済産業省ほか各主務官庁の管轄(他法令)
 - ➡ 外為法・輸出令など
- ▶ 輸出にあたり他法令により許可や承認等が必要な場合は、各関係省庁の許可や承認等を通関手続き前に取得し、輸出申告時に税関に証明。

税関以外での輸出許可・承認のことを他法令による許可・承認といいます。もっとも重要なものとして、外為法・輸出令による輸出許可・承認の規制があります。

以下で、その中でも特に重要な、安全保障輸出管理(外為法・輸出令による輸出許可)を見ていきましょう。

② 安全保障輸出管理 (Export Control)とは

- ▶ 先進主要国では、武器や軍事転用可能な貨物・技術が、国際社会の安全性を脅かす国家やテロリスト等、懸念活動を行うおそれのある者に渡ることを防ぐため、国際的な枠組み(国際輸出管理レジーム)を作っている。
- ▶ 日本では、外為法・輸出令にてこれらの貨物・技術の輸出を規制。
- ▶ 具体的にはリスト規制・キャッチオール規制の二重の規制により管理。

要するに、武器や兵器関連の輸出を国際的に規制する、という枠組みの下での日本の規制です。海外でも同様の輸出規制を行っています。

日本でのルールは二段階になっています。具体的には以下の通りです。

I. リスト規制の概要

- ☆ 大量破壊兵器やその他の通常兵器の開発等に用いられるおそれが高い貨物は、輸出令別表第一1～15項のリストに記載されている(技術は別)。
- ☆ このリストに該当する貨物を輸出しようとする場合は経済産業大臣の許可が必要になる。

II. キャッチオール規制の概要

- ☆ リスト規制が非該当であっても、貨物の用途や最終ユーザーが、大量破壊兵器等やその他通常兵器の開発等に用いられるおそれがある。
- ☆ この場合も傾き経済産業大臣の許可が必要となる。

➡リスト規制、キャッチオール規制いずれも、基本的には輸出者が自ら該当・非該当を判断しなければならない(ただしキャッチオール規制のインフォーム要件を除く➡この場合は、経産省から通知あり)

Iのリスト規制は、輸出令別表第1というリストに記載されている品目(そのスペックも記載されている)は、輸出許可がないと輸出できない、というものです。

IIのキャッチオール規制は、リスト規制だけではこぼれ落ちてしまう品目をチェックするためにできた規制です。こちらは、どんな品目であれ、用途とエンドユーザーに問題があれば輸出許可が必要です。ただし、ホワイト国と言って、輸出管理をきちんと実施している国(2019年5月現在28か国)へ輸出する場合は、キャッチオール規制の対象外になります。

この規制に該当するかどうかを判断するのは輸出する企業側なので厳格に管理する必要があります。このルールを破った企業は、一定期間輸出が止められてしまうことがあり、責任者が逮捕されることもあります。

(3) 輸出通関手続きとAEO制度、船積手続き

海外にモノを輸出する場合は、必ず税関の許可が必要です。この手続きとルールについて見ていきましょう。また、この税関手続きが簡素化できるAEO制度も理解しましょう。さらに、コンテナ船への船積の手続きのプロセスを学んでいきます。

① 輸出通関

- ▶ 日本から貨物を輸出する場合、原則として輸出申告後に貨物を保税地域に搬入しなければならない
- ▶ 輸出申告は、現在はほとんどNACCSというシステムを使って行われる
- ▶ 輸出許可が出た後は、税関の許可なしには保税地域を移動することはできない
- ▶ 保税地域には5種類ある。
 - ➡指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場、総合保税地域

輸出許可を得るためには、書類の手続きとして輸出申告を税関に対して行うことと、輸出しようとする貨物を保税地域に入れることを行わなければなりません。保税地域とは、輸出入する貨物を税関が管理する場所で、一度搬入したら許可なしに移動したりすることができなくなります。

② AEO (Authorized Economic Operator)制度

AEO制度は、アメリカの同時多発テロを契機として生まれたセキュリティを厳重にする制度ですが、同時にサプライチェーンを円滑化するシステムでもあります。WCOがガイドラインを作り、世界的に広がりつつある仕組みです。以下でその特徴を見ていきましょう。

- ▶ テロ等の危険から守るためのサプライチェーン上のセキュリティ管理システム
- ▶ 同時にサプライチェーンの円滑化を促進するシステム
- ▶ 日本では関税法でAEO制度として整備された
- ▶ このAEO制度により、(セキュリティ上の)リスクの低い荷主と高い荷主に区別し、リスクの低い荷主に対しては、通関手続きを緩やかにする(手続きを簡易化)し、リスクの高い荷主に対しては、厳重にチェックをしていく

従来は、どのような荷主であっても税関は一律に同様の管理をしていましたが、メリハリをつけることにしました。高リスク荷主へは一層厳重管理になった分、そうではない優秀な荷主に対しては緩やかな管理になり、サプライチェーンの円滑化が促進されています。

具体的にはどのようにになっているのかを見ていきましょう。

A) 特定輸出者

- ▶ セキュリティ管理とコンプライアンスの優れた輸出者に対して、管轄の税関長は(申請、審査後)は特定輸出者としてAEO認定する。
- ▶ 特定輸出者は保税地域に貨物を搬入することなく、輸出申告の手続きが可能となる。
- ▶ 貨物申告後、審査のみで許可が出る。原則検査はない。

優秀な荷主をAEOとして認定し、AEO認定を受けた荷主(特定輸出者と言います)は、輸出申告後、許可まで、従来のように保税地域に貨物を入れる必要がなくなりました。また、許可が下りた後の貨物移動も保税輸送許可なしで移動ができるようになりました。さらに、

税関による貨物の現物検査がありませんので、一般の貨物よりスムーズに輸出することができるようになりました。

AEO認定を受ける会社は輸出者だけでなく、通関手続きをする業者に対しても認定を与える制度もあります。以下で特徴を見ていきましょう。

B) 認定通関業者

- ▶ 優れている通関業者に対しても、認定通関業者としてAEO認定する。
- ▶ 認定通関業者に通関続きを委託した輸出者は特定委託輸出業者となり、保税地域に貨物を搬入することなく、輸出申告の手続きが可能となる。
- ▶ ただし、申告後の審査並びに、必要な場合の検査を必要とする。

こちらの場合は、AEO認定を受けた通関業者(認定通関業者と言います)に輸出通関手続きを依頼した

輸出者は、申告後許可まで保税地域に貨物を入れる必要がありませんし、移動も保税輸送許可は要りません。これらの点は特定輸出者と同様ですが、特定輸出者のような貨物の現物検査不要、というメリットはありません。認知通関業者を使って輸出通関手続きを行う輸出者は特定委託輸出者といえます。

AEO制度は輸出通関だけではなく輸入通関における制度でもあります。輸入については後ほど見ていくことにします。

また、各国のAEO制度の発展とともに、相互承認制度も広がりつつあります。相互承認制度とは、国同士でお互いの認定を認め合うことです。例えばある国でAEO認定された会社から輸出した貨物を別の国で輸入する場合、輸入国でもその輸入者はAEO認定のメリットを享受できるという制度です。これが広がれば国を越えたサプライチェーンがますますスムーズになると言われています。

次は、コンテナ船の船積について見ていきましょう。ここでは、コンテナ船で扱う貨物とそれを扱う施設の特徴をまず見ていきます。次に、コンテナ船の船積手続きのプロセスを見ていくことにします。

③ コンテナ船への船積み手続き

▶ FCL貨物とLCL貨物

コンテナを利用した貨物には、2つの呼び方があり、1人の荷主(輸出者)の貨物のみでコンテナが満たされている場合をFCL貨物(Full Container Load)といい、複数の荷主の貨物がコンテナに混載されている場合をLCL貨物(Less than Container Load)という

▶ CYとCFS

- ☆ FCL貨物の場合、輸出者またはその委託者(海貨業者等)が、工場や倉庫でコンテナに貨物を積み込む
- ☆ コンテナに貨物を積み込んだら封をし、コンテナの内容を記載した「コンテナ内積付表(CLP)」を作成して、貨物をコンテナ・ターミナルという施設にある、コンテナ・ヤード(CY)に搬入する
- ☆ CYは、コンテナを本船に積み込んだり、荷卸ししたり、保管したりする場所のことで、FCL貨物の場合、コンテナは直接CYへ持ち込まれる
- ☆ LCL貨物の場合は、貨物はまずコンテナ・ターミナル内のコンテナ・フレート・ステーション(CFS)に運ばれる
- ☆ CFSとは、LCL貨物をコンテナに積み込んだり、取り出す作業を行う場所のこと。そこでCFSオペレーターによって、他の貨物と一緒にコンテナに積載(混載)される
- ☆ コンテナへの混載作業が完了すると、船会社がCLPを作成し、コンテナはCYに搬入される
- ☆ CYで保管されているコンテナは、本船が入港するとガントリークレーンでコンテナ船に積載される

コンテナ船の貨物は、まずはコンテナ・ターミナルに搬入されますが、形態がFCLとLCLに分かれています。それぞれの貨物はターミナル内でも別々の入り口から搬入されます。そして、LCL貨物はコンテナへの貨物の積み込みというプロセスを経て、FCL貨物の保管されているCYに移動します。そして本船が入ってくると、本船へのコンテナ積み込みのため、船側へ移動することになります。通常、LCL貨物は本船の入港2日前、FCL貨物は1日前までにコンテナ・ターミナルに搬入しておかなければなりません。

次に、コンテナ船に貨物を積むときの書類の手続きについて見ていきましょう。

実際に手続きをするのは、輸出者自身ではなく、輸出者から依頼されて、専門知識を持っている海貨業者が行います。また、船積手続きと同時に通関手続きも同じ業者が行うのが一般的です。

コンテナ船における船積みまでの一連の流れ

1	輸出者が船会社に船腹予約
2	輸出者が海貨業者に SHIPPING・インストラクションズ(S/I:Shipping Instructions)で通関・船積の手続きを依頼
3	海貨業者が SHIPPING・インストラクションズに基づき、船会社にドック・レシート(D/R:Dock Receipt)の書式で船積申込書を提出
4	海貨業者が税関に輸出申告書(E/D:Export Declaration)により輸出申告
5	税関から輸出の許可を受け、輸出許可証(E/P:Export Permit)を受領
6	海貨業者が船会社からD/Rを受領
7	海貨業者がD/R、E/P、さらにFCL 貨物の場合にはCLP(Container Load Plan:コンテナ内積付表)とともに、貨物をCY 又はCFS へ
8	船会社が貨物をCY より船に積込む

船会社へは事前に貨物を積む本船のスペースの予約(Booking)をしておかなければなりません。これは輸出者が行う場合と、海貨業者が代わりに行う場合もあります。輸出者は海貨業者に対して提出する SHIPPING・インストラクションズ(S/I: Shipping Instructions)は、輸出者の代わりにやってもらう手続きの内容を記載した書類です。また、この書類と一緒に貨物の情報や手続きに必要な書類(インボイスやパッキングリストなど)も渡します。

海貨業者と船会社との間で船積手続きでやり取りされる書類はD/Rといい、船会社が発行するB/Lの原稿にもなっています。D/Rはその役割を変えながら、最終的には貨物を受け取った証として、コンテナ・ターミナルから(船会社側から)海貨業者(輸出者側)へ渡されます。もしターミナルが貨物を受け取ったときに瑕疵があった場合には、D/Rにリマークをしておきます。

海貨業者は、受け取ったD/Rを船会社の事務所に提出し、B/Lを発行してもらいます。

2. 輸入手続き

この章では、輸入をする際の手続きを見ていきます。

輸入手続きの流れとしては以下ようになります。

代金決済➡為替予約➡輸入管理➡保険契約➡荷受け➡輸入通関

このうち、代金決済はすでに学習しています。為替予約、輸入管理は輸出と同様に行います。保険は後ほどまとめて見ていきます。よって、ここでは輸入地に到着したコンテナ貨物の荷受けと輸入通関を見ていくこととします。輸入通関に際して発生する関税についてもここで学習します。

1) コンテナ船の荷受け手続き

海外から到着した貨物は保税地域になっているコンテナ・ターミナルに荷揚げされ、FCL、LCLで別々の動きをします。

① 貨物は保税地域(CY、CFS)へ

- ☆ コンテナ船による貨物の荷受けでは、本船から陸揚げされた貨物は、保税地域内にあるコンテナ・ヤード(CY)に運び込まれる。
- ☆ 大口貨物であるFCL貨物の場合はそのままCYに置かれ、他の荷主と貨物を混載するLCL貨物の場合にはCYからコンテナ・フレート・ステーション(CFS)に運び込まれ、荷主ごとに仕分けされる。

貨物の引き取りをするための書類手続きを見ていきましょう。輸入の手続きも受け荷主である輸入者の代わりに海貨業者が仕事をします。海貨業者は、まずは輸入者へ届いたB/Lを託されます。これがないと貨物の荷受ができないのが原則ですが、B/Lがまだ届いていない場合は、銀行が連帯保証人になっているL/G(Letter of Guarantee)を船会社に提出することで、貨物を荷受けすることもできます。

② 船会社に書類を提出する

- ☆ 輸入者から貨物の荷受けと輸入通関手続きの依頼を受けた海貨業者は、船会社に船荷証券(B/L)または保証状(L/G)を呈示して、荷渡指図書(D/O = Delivery Order)を交付してもらう。
- ☆ D/Oとは、船会社が荷受人に貨物を引き渡すように荷渡しを指図した書類で、FCL貨物の場合にはCYのオペレーター宛てに、LCL貨物の場合にはCFSオペレーター宛てに作成される。

上の通り、B/LかD/Oを船会社に持っていくとD/Oと引き換えてくれますので、実際はこれをコンテナ・ターミナルに持って行って貨物と引き換えてもらいます。

同時に海貨業者は、輸入通関の手続きもやります。輸入許可をコンテナ・ターミナルから貨物を引き取る前にもらうのか、貨物を引き取った後でもらうのか、どちらのやり方もありますが、以下では引き取る前に許可をもらう例として見ていきます。

③ 貨物の引き渡し方法

- ☆ 海貨業者(通関業者)は、税関に対して輸入(納税)申告をする。
- ☆ 税関長から輸入許可を受けたら、CYまたはCFSのオペレーターにD/Oと輸入許可書(I/P = Import Permit)を提出し、貨物の引き渡しを受ける。
- ☆ 引き渡しの際には、貨物の状態を点検してデバンニング・レポートに記録をつけ、船会社と荷主(海貨業者)が署名する。

FCL貨物の場合は、CYからコンテナに貨物が入ったままの状態で行き取ります。これを輸入者の工場や海貨業者の倉庫に持って行ってコンテナから貨物を出します。そして空のコンテナを船会社の指定地へ返却することになります。

LCL貨物の場合は、コンテナ・ターミナルのCFSでコンテナから貨物が出され、貨物そのものが海貨業者へ渡されます。

もし、まだ輸入許可が出ていない段階でコンテナ・ターミナルから貨物を引き取る場合は、他の保税地域へ貨物を動かすための保税輸送の許可を税関から取らなければなりません。

(2) 輸入通関とAEO制度

輸入通関手続きも海貨業者が行います。海外からの貨物が到着すると(必ず保税地域に到着します)、輸入申告を行います。輸出と違うところは、関税等を支払わないと輸入許可が下りないということです。以下で見てください。

① 荷受けや通関の手続き

貨物の到着が近づいたら、輸出の場合と同様、輸入者は輸入貨物の荷受けや通関の手続きをその専門業者である海貨業者に依頼する

② 輸入申告

輸入貨物が保税地域に搬入されると、通関業者は税関に対して貨物の輸入申告を行う
輸入申告でも、輸出申告と同様、NACCSを使い、輸入申告価格はCIF価格で

③ 輸入申告と納税申告

- ☆ 陸揚げされた輸入貨物は保税地域に搬入され、そこで税関に対して輸入通関手続きが行われる
- ☆ 通常の輸入通関では、貨物の輸入申告と関税の納税申告が同時に行われる
- ☆ 貨物の検査や書類の審査に問題がなく、輸入者が関税等を納付すると税関長の輸入許可がなされ、保税地域から貨物を引き取ることができる

輸入許可を得るためには、審査・検査で問題なく、関税と消費税を払う必要があります。

AEO制度は輸入通関にもあります。その特徴を見ていきましょう。

④ 特例輸入者制度

- ☆ 特例輸入者制度では、貨物の輸入申告を先に行い、貨物の引き取り後、納税申告をして関税を納付する「特例申告」が利用できる
- ☆ そのため、輸入許可までの時間を短縮でき、輸入者は通常の輸入通関時よりも早く貨物を引き取ることができる
- ☆ 納税申告と関税の納付は「輸入許可の日の翌月末日」までに行えばよい。
また、輸入申告も一定の条件下で貨物が日本に到着する前に行うことができ、さらに輸入許可を到着前に受けることもできる
- ☆ したがって、貨物が日本に到着する前に通関手続きを済ませることができ、より迅速な貨物の引き取りが可能となる

特例輸入者制度では、AEO認定を得た輸入者は、輸入許可の際に関税等の納入をしなくてもよく、後で支払ってもよい、という便利なメリットがあります。もう一つのメリットとして、貨物が日本に到着する前に輸入許可を得ることができるということです。輸出の場合と比べると大きなメリットだと言えます。輸入手続きに関わるサプライチェーンのスピードが迅速になります。

また、輸入においても認定通関業者制度があり、認定を受けた通関業者を使った輸入者にもメリットがあります。

ですから、通関業者のAEO認定は、自分たちが顧客荷主から選んでもらうためには、強力なセールスツールになっているため、認定を目指す通関業者(海貨業者)が増えています。

(3) 関税制度

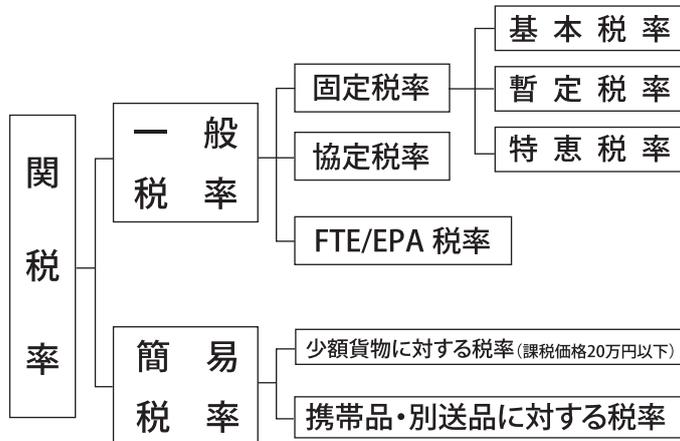
ここでは、輸入時に税関に支払わなければならない関税制度について見ていきます。

① 課税価格決定のしくみ

- ☆ 関税は課税標準に税率をかけて算出される
- ☆ 課税標準とは、関税を算出するときの基礎となるもので、輸入申告時における輸入貨物の価格、または量のことである
- ☆ 関税の算出には、課税標準を貨物の価格として算出する方法(従価税)と、課税標準を貨物の量として算出する方法(従量税)がある

関税は、輸入申告時の価格(CIF価格)もしくは、量(重さなど)に税率をかけて計算されますが、その税率にもいくつかの種類があります。このうちどれか1つを適用することになります。以下で見ていきましょう。

② 関税率



▶ 一般税率

- ☆ 少額貨物(課税価格20万円以下)や携帯品・別送品以外の貨物を輸入する場合に使われる税率。
- ☆ 一般税率は、国定税率と協定税率とに分かれています。国定税率とは、国内法により定められた税率で、さらに次の3つの税率に分かれています。

1つの品目に対して複数の税率が存在する場合があります。その場合の優先順位はありますが、それと同時にその税率を適用するための要件を満たしていることが必要です。

例えばFTA/EPA税率は適用優先順位としては最も上ですが、ある品目がEPA税率を適用させるためには、その品目の原産性基準をクリアしていなければならない、などです。

基本税率	関税率の基本であり、すべての輸入品目に定められている
暫定税率	一定期間に輸入される特定品目を対象とした暫定的な税率
特惠税率	一定の開発途上国からの原産品の輸入に対して適用される

上の国定税率においては、適用優先順位は、特惠税率＞暫定税率＞基本税率 の順です。

国定税率のうち、特惠税率は以下の特惠関税制度によって決められた税率で、ゼロまたは低率の輸入関税となっています。

▶ 特惠関税制度

- ☆ 政令で定められた一定の開発途上国(特惠受益国)から、それらの国の原産品である特定の農水産物や、大部分の鉱工業産品を輸入する場合に課す関税を、一般の税率より低税率、又は無税にしたる制度。
- ☆ 特惠受益国からの輸入を促進することが目的である。

特惠関税制度を適用するためには、輸入申告の際に、税関に原産地証明書を提出しなければならないのが原則です。

以下の附帯税は、ペナルティとしての関税で、以下に記載されていることをやった場合に、通常の間税とは別に賦課課税として課されるものです。

▶ 附帯税

- ☆ 関税のうち 延滞税、過少申告加算税、無申告加算税および 重加算税を附帯税という
- ☆ 本税の他に附帯税がペナルティとして課される

延滞税	法定納期限までに関税等が納付されない場合に課される
過少申告加算税	正しい税額より過少に申告された場合に課される
無申告加算税	全く納税申告がされずに輸入された場合に課される
重加算税	関税の課税標準等又は納付すべき税額計算の基礎となる事実の全部又は一部を隠ぺい、偽装して納税申告した場合に課される

以上

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第4章～

氏名：

問題1 外貨建ての取引で、市況が()になった場合には、代金を受領する日本の輸出者は有利となる。

解答1

問題2 電信買相場のことを、()という。

解答2

問題3 関税関係法による規制は、他法令による規制は()ほか各主務官庁の管轄になっている。

解答3

問題4 コンプライアンスの側面およびセキュリティ管理の側面から税関が審査し認定した通関業者を、()という。

解答4

問題5 一荷主の貨物だけで1つのコンテナがいっぱいになる大口貨物を()貨物という。

解答5

問題6 船会社が荷受人に貨物を引き渡すように荷渡しを指図した書類を、()という。

解答6

問題7 貨物を輸入する際は、()の許可が必要である。

解答7

問題8 特例輸入者は、納税申告と関税の納付は「輸入許可の日の()」までに行えばよい。

解答8

問題9 一般税率は、国定税率、()、FTA/EPA税率の3つに分かれる。

解答9

問題10 全く納税申告がされずに輸入された場合は、()が課される。

解答10

05

第5章 基礎座学

貿易実務基礎

1. 貨物海上保険
 - (1) 貿易取引に関わる保険
 - (2) 貨物海上保険
 - (3) 貿易保険
2. 国際貿易体制
 - (1) CATTとWTO体制
 - (2) 地域協定とメガFTA
 - (3) 特殊関税
 - (4) 国際環境条約

●シラバス

現在、わが国では経済のグローバル化が進む中で、国際的な企業間取引における通信ルールや文書作成能力の重要性が高まってきている。また、情報技術の急速な発展により、企業活動においても定型的事務作業のIT化が進んでいる。本プログラムは、国際間貿易取引が行われる際に使われる取引通信様式「コレスポネンス」関連業務に携わるうえでの貿易実務知識、ビジネス英語の習得を目標とする。貿易実務全体像とそれぞれの役割、機能の知識を付けることで、その後のビジネス英語科目の知識がスムーズに定着することを狙う。また、貿易実務以外の業界でも活用できるホスピタリティを習得する。

国内取引と貿易取引とはリスクがつきものである。そのリスクをいかに軽減していくって円滑にビジネスを行うためには、まずは全体像を把握する必要がある。

貿易実務基礎では、専門用語の理解を含めた貿易取引における基礎知識や全体像について体系的に学び、貿易実務における意味、役割などをしっかりと習得する。

●今日の授業	●キーポイント
● ～貿易実務基礎(5)	
□1 貨物海上保険 (貨物海上保険の概要)	□1 貨物海上保険の特徴、概要について理解する。
□2 貨物海上保険 (対象となる損害)	□2 貨物海上保険の対象となる損害について理解する。
□3 貨物海上保険 (旧ICCの基本条件)	□3 旧ICCの基本条件について理解する。
□4 貨物海上保険 (貿易保険の概要)	□4 貿易保険の概要と輸出手形保険について理解する。
□5 国際貿易体制 (GATT/WTO)	□5 GATT体制からWTO体制までの経緯を理解する。
□6 国際貿易体制 (地域協定の概要)	□6 EPA/FTAの概要と現在の状況を理解する。
□7 国際貿易体制 (メガFTA)	□7 多国間EPA/FTAの概況を理解する。
□8 国際貿易体制 (関税割当制度)	□8 関税割当制度について理解する。
□9 国際貿易体制 (主な特殊関税)	□9 主な特殊関税3つについて理解する。
□10 国際貿易体制 (国際環境条約)	□10 主な環境条約3つについて理解する。

●参考ページ

- 1 70p
- 2 71p
- 3 72p
- 4 73p
- 5 74p
- 6 75p
- 7 77p
- 8 77p
- 9 78p
- 10 79p

●授業コメント

貨物海上保険と貿易保険の概要について理解する。また、国際ルールや環境条約ルールなども学習し、貿易取引にあたる基礎的な内容を習得する。

1. 貨物海上保険

(1) 貿易取引に関わる保険

貿易取引で用いられる保険として代表的な2つについて学んでいきます。

それぞれカバーしているリスクが違います。海上保険は貨物輸送中の事故による損害、貿易保険は取引契約不履行による金銭的な損害です。

貨物海上保険	貨物が輸送途上の事故で損害を受けた場合、その損害に対して支払われる保険
貿易保険	輸出・輸入、海外投資・融資などの国際取引に伴う危険により生じたる金銭的な損害をカバーする保険

(2) 貨物海上保険

貨物輸送途中で発生した事故による損害をカバーする保険です。まずは手続きや契約書類上の特徴を、次に対象となる損害を、そして保険の種類を見ていくことにします。

① 貨物海上保険の手続き

- ▶ 記入事項に未確定の項目がある場合は予定保険契約とし、内容が確定した時点で、確定保険契約に切り替える
- ▶ 2つの予定保険：
 - ☆ 個別予定保険：個別取引ごとに契約
 - ☆ 包括予定保険：一定期間中のすべての取引に包括して予定保険をかける
- ➡ 個別予定保険証書：Provisional Policy
包括予定保険証書：Open Policy

貨物保険の手続き上の特徴としては、この保険は具体的な貨物に対して保険がかけられるのですが、加入する時点で対象が確定されていないことがあるということです。船積予定日や船積される貨物の数量がまだ予定の段階で加入するということです。これを個別予定保険と言います。そして、船積が確定してからその情報を保険会社に通知しなければならず、ここで確定保険に切り替わります。つまり2段階の保険だということです。

ただ、船積が何度もある取引の場合は、予定保険は包括して(まとめて一度に)加入することも可能です。これを包括予定保険と言います。包括予定保険の場合も、個々の船積が確定した際は、確定保険に切り替える必要があります。

② 保険契約・保険書類の形式

- ▶ 諾成契約：契約者の申込みを保険会社が引き受けると成立する
- ▶ 保険証券(Insurance Policy)または保険承認状(Certificate of Insurance)： 保険契約の成立と契約内容の証明として発行されるもの
- ▶ 保険料請求書(Debit Note)のみの場合もある

保険契約も諾成契約なので、契約の証としての書類はいくつもあります。保険会社が保険証券

(Insurance Policy)という形で発行するのが一般的ですが、保険承認状(Certificate)という形で発行することもできます。さらに簡略化して、保険料請求書に契約した内容を記載しておく、という形もあります。いずれも“契約書”ではありません。

③ 保険金と保険期間

- ▶ 保険金：保険金額は通常、貨物のCIFまたはCIP価格×110%
- ▶ 保険期間：輸出国の倉庫で貨物を搬出してから、輸入国の倉庫に搬入するまで

貨物海上保険の保険金は特段の定めがない限り決まっています。ちなみに保険料は保険会社によって、また過去保険事故を起こしたかどうかによっても変わってきます。

保険期間は、もともとはTackle to Tackleつまり、船会社がクレーンのフックで貨物を吊り上げるところから荷揚げのために陸地に卸してフックを外すところまででした。しかし、国際複合輸送が発展し、Door to Doorが一般的になってきたことから、現在では倉庫から倉庫までとなっています。

次に、貨物海上保険の対象となる損害を見ていくことにしましょう。

④ 対象となる損害の種類と内容

共同海損		<ul style="list-style-type: none"> ・共同海損犠牲損害 ・共同海損費用 ・共同海損分損額
単 独 海 損	全損	<ul style="list-style-type: none"> ・現実全損 ・推定全損
	特定分損	・SSBC(沈没、座礁、大火災、衝突)による損害
	費用損害	・損害を受けた貨物の荷揚げ・保管・輸送等の費用
	その他の分損	<ul style="list-style-type: none"> ・特定分損以外の分損 (高潮・津波・洪水による濡損、潮濡、流出損、その他荒天による分損)
	付加危険	<ul style="list-style-type: none"> ・不足損害、雨、洪水による濡損、盗難・抜荷・不着損害 等 ・戦争、ストライキ・暴動 等

損害には、複数荷主の貨物全体を指す共同海損と単一荷主の貨物を指す単独海損があります。

共同海損は、貨物船が沈没等の危機にある時、一部の貨物を犠牲にすることで、船・船員やその他の貨物を救った場合、犠牲になった貨物は、関係当事者全体でその損害を賠償します。このような場合の損害です。

単独海損は個々の荷主の貨物ですが、全損と分損に分かれます。

全損は文字通り全ての貨物が損害を被った、ということです。これも、物理的に全損した場合と、全損かどうかは実際のところわからないが、全損とみなす、という場合と2つの種類があります。

分損は、特定の海難事故によって生じた分損のことを特定分損と言い、それ以外で、津波や悪天候など海特融の原因で起きた分損とに分けられます。

特定の海難事故とは、沈没(Sinking)、座礁(Stranding)、大火災(Burning)、衝突(Collision)です。

その他の付加危険として、TPND(Theft, Pilferage, Non-Delivery)、RFWD(Rain and/or Fresh Water Damage)等もあります。

さらに、戦争(War)やストライキ・暴動など(Strike, Riots, Civil Commotions)で損害が発生するリスクもあります。

どの損害をカバーするのは、保険の種類によって違ってきますが、古い言葉で書いてあるものと、新しい言葉で書いてあるものがあります。以下で見てください。

⑤ 基本的な保険条件

- ▶ 保険約款：保険のてん補範囲を取り決めて示したもの。旧ICCと新ICCがある
- ▶ ICC：Institute Cargo Clause 協会貨物約款
- ▶ 旧ICC：200年以上前に英国で、ロイズ保険証券をもとにしてロンドン保険業者協会が制定したものがベースになっている
- ▶ 新ICC：1982年1月にロンドン保険業者協会が改訂した新約款

保険の約款の中でも、貨物保険の内容を記載しているものを協会貨物約款といいますが、古い形式のもの(旧ICC)と新しい形式のもの(新ICC)があります。世界の貨物保険はどちらも使われています。

⑥ 基本的な保険条件

旧ICCによる基本的な保険条件としては、以下のものがありますので、図表で見てください。まずは旧ICCを理解し、その改定版として新ICCの条件を理解していく方がわかりやすいです。

			分損不担保 (FPA)	分損担保 (WA)	全危険担保 (A/R)
共同海損			↓	↓	↓
単独海損	費用損害				
	全損	現実全損			
		推定全損			
	分損	特定分損			
その他の分損		×			
追加担保	平常時	各種付加危険	◎	◎	↓
	非常時	戦争危険	◎	◎	
		ストライキ危険	◎	◎	

基本的に3つの種類の保険があります。それに、付加的にカバーするリスクを追加することもできます。

- I. 分損不担保(FPA:Free from Particular Average)
 - 共同海損、費用損害、全損、分損のうちの特定分損をカバー
- II. 分損担保(WA:With Average)
 - 共同海損、費用損害、全損、分損をカバー

Ⅲ. 全危険担保(A/R: All Risks)

共同海損、費用損害、全損、分損、付加危険をカバー

➡戦争危険、ストライキ危険：A/Rはカバーしていないので、必要な場合は別途保険料を払って特約としてつける

➡免責：航海の遅延や梱包の不備による損害は貨物保険は免責となっている

FPAとWAは、いずれも共同海損、単独海損の全損と費用損害をカバーしています。違うのは分損の部分です。FPAは特定分損のみをカバーし、WAはその他の分損もカバーしています。これらの保険は、必要であれば(追加保険料を払って)付加危険を追加してカバーすることもできます。

A/Rは、FPA,WAがカバーしている損害に加え、付加危険もカバーしている保険です。ですから全危険担保と言いますが、付加危険の例外として、戦争、ストライキ・暴動による損害はカバーしていないので、別途、追加(特約)で入らなければなりません。

また、ここは大事なポイントですが、いずれの保険でもカバーできないことがあります。いわゆる免責事項です。例えば“梱包の不備”、“航海の遅延”などです。これらが原因で損害が発生しても保険会社は保険金を支払いません。

次に、取引契約不履行による金銭的損害をカバーする貿易保険について見ていきます。

(3) 貿易保険

① 概要

- ▶ 国際取引上の契約の不履行により生じた金銭的損害をカバーする保険
- ▶ 日本では株式会社「日本貿易保険」が扱う。信用リスクは一部の民間企業も
- ▶ 貿易保険を契約するには、海外の取引先が「海外商社名簿」に登録されている必要あり
- ▶ 信用危険をカバーする場合、名簿上の格付が一定以上の評価であることが必要

貨物海上保険と違い、取引そのものの不履行、例えば輸入者が代金を支払ってくれないとか、生鮮貨物を準備したのに送ることができなくてすべて使えなくなってしまったとか、です。また、貿易だけではなく、投資や融資上の損害をカバーする貿易保険もあります。そして、保険事故の規模がとてつもなく大きくなってしまふこともあり、民間の保険会社で基本的には扱えません。なので、政府系の日本貿易保険なのです。

また、誰でも入れる保険ではなく、あまりリスクの高い取引をする場合は保険加入ができません。それをチェックする方法として海外商社名簿というものがあります。

保険事故がとてつもなく大きくなってしまふとはどういうことでしょうか。

以下貿易保険の対象となる損害(リスク)のところで理解しましょう。

② 対象となるリスク

信用危険	Commercial Risk またはCredit Risk と呼ばれ、契約当事者の責任によって発生する、代金、融資金等の回収不能や輸出不能等の危険
非常危険	Political Risk と呼ばれ、海外取引で発生するリスクで相手側にも責任が無い不可抗力で起こる代金回収不能や輸出不能等の危険

信用危険は、契約相手が倒産したために代金が支払われなかったなど、相手の責任の範囲内で起こるリスクことです。

非常危険は、例えば国と国との政治的な関係で国際取引ができなくなってしまうとか、契約当事者にはどうすることもできない理由で契約が履行できなくなるリスクのことです。この例で言うと、特定の取引だけではなく、その国と取引をしているすべてが保険事故になってしまうので、金額が膨大になってしまいます。なので民間保険会社では対応できません。

以下で、代表的な貿易保険の一つを見ていきましょう。

③ 輸出手形保険(貿易保険の一例)

- ▶ 荷為替手形不渡りによる銀行等の損失をてん補する保険
- ▶ 保険料は輸出者が負担し、被保険者は買取銀行
- ▶ 保険料は手形金額の95%

この保険は、荷為替手形を使った取引で、支払人が手形の約束通りに代金を支払わなかった場合、その金額を補填する保険です。

注意が必要なのは、保険に加入するのは(つまりは被保険者は)買取銀行なのですが、保険料を負担するのは輸出者だということです。これは、もともとは輸出者が銀行から買取をしてもらいたいため、保険料は自ら負担し、銀行保険加入を依頼するのです。

輸出者にとってのメリットである“買取”というのは、通常信用状取引の場合に行われます。しかし信用状取引ができなかった場合に、それに代わる買取のための手段として輸出者が使うのが一般的です

また、輸出手形保険の特徴として保険金は損害金額の95%しか下りず、残り5%は輸出者が銀行に対して補填します。

2. 国際貿易体制

この章では、貿易を取り巻く国際的な状況について学んでいきます。

国際社会の貿易体制は現在WTOやFTAに支えられています。どのようにしてこの仕組みができたのでしょうか。また現在はどのような状況になっているのでしょうか。

さらに、国際社会において地球環境を守っていくことは非常に重要な課題ですが、そのことと貿易との関わりはどのようになっているのでしょうか。以下で見ていくことにしましょう。

(1) GATTとWTO体制

(GATTの始まり)

- ▶ 1929年に始まった世界大恐慌を発端とし、各国はそれまでの国際協調体制から自国のみを優先する保護主義に走り、関税の値上げ、為替の切下げを断行し、世界はブロック経済体制に陥った。これが要因となりWWIIが始まったと言われている
- ▶ 国際社会はこのことへの反省から、自由貿易主義をベースとする国際協調体制の構築が必要とし、国際貿易のルールとしてGATTを策定した
- ▶ GATT: General Agreement of Tariffs and Trade 関税と貿易に関する一般協定

- ▶ 1948年1月発効
- ▶ GATTの基本原則:自由かつ公平な貿易を実現する
 - ☆ 自由な貿易:輸入制限の撤廃、関税の引き下げ
 - ☆ 公平な貿易:差別の撤廃⇒2つの原則
 - I. 最恵国待遇
 - II. 内国民待遇

GATTは、国際社会が戦争への反省から生み出した自由貿易を目指す国際協定です。国際社会はGATTの下で貿易を行ってきました。

(GATTのその後と限界)

- ▶ GATTは組織ではなく協定(ルール)であり、国際機関ではない
- ▶ GATT発足後、ラウンドと呼ばれる国際会議体にて内容の追加や改訂が行われてきた
- ▶ 時代が下るにつれ、GATTの枠組みだけでは解決不能な問題が出てきた
 - ☆ サービス貿易(運輸、保険、金融など)という新たな分野
 - ☆ 知的財産権の保護
 - ☆ 農業の自由化(GATTでは基本的に聖域とされてきた)など
- ▶ ウルグアイ・ラウンド交渉にてこれらの問題解決には国際組織を作ることで合意
- ▶ 国際社会はGATT体制で貿易を行い、また課題解決はラウンドと呼ばれる多国間交渉で合意形成を行ってきました。
- ▶ しかしGATTの枠組みではカバーできない新たな課題が生まれ、国際貿易体制を更に高度化する必要が出てきました。

(WTOの設立)

- ▶ 1995年1月1日、WTO(World Trade Organization 世界貿易機関)発足
- ▶ それまでのGATT協定はすべて引継いだ(GATT1994協定書)。
- ▶ 加盟国は、協定を守る義務。守らない場合は罰則規定あり。
- ▶ 2018年9月現在、加盟国:195か国
- ▶ サービス貿易協定、知的財産権保護協定(TRIPS)、農業の自由化に関する協定なども盛り込まれた
- ▶ 発足以来現在まで、自由貿易体制を守っていく国際組織として機能

GATTを発展的に解消させた形で、新たにWTOが発足しました。国際貿易体制を発展させていく組織として、GATTはそのまま引き継がれ、新たにサービス貿易、知的財産権の保護、農業自由化などの協定を盛り込んでいます。GATTにはなかった裁判機能も備えています。日本も加盟しています。

(2) 地域協定とメガFTA

① EPA/FTAの意義

- ▶ WTOは国際自由貿易体制を維持・発展させていく組織として機能してきたが、地球上、多くの利害関係がある中で統一的な体制を保つことの困難に直面
- ▶ 特に南北問題や保護主義台頭の中で、十分な力を発揮できているとはいえない

- ▶ このような中で、WTO 体制を補完する形として、地域協定（EPA/FTA）が発展してきた
- ▶ EPA/FTA は地域の中での自由貿易を促進していきながら、その地域を拡大していきつつある（メガ FTA）

新たな国際貿易体制として WTO が発足したが、十分な機能を果たしているとはいえず、それを補完する機能として、地域間での自由貿易協定である EPA や FTA が発展してきました。最初の頃は EPA/FTA は WTO の掲げる自由貿易主義と矛盾するのではないかとされていました。EPA/FTA は地域間だけの自由貿易協定だからです。しかし、EPA/FTA は徐々に多国間で結ばれるようになり、また地域間での協定も徐々に増えてきました（メガ FTA）。それにより自由貿易地域が大きくなってきており、WTO の自由貿易主義をむしろ補完する立場として認識されています。

② 地域別状況

A) 北米大陸:NAFTA

- ▶ North America Free Trade Agreement 北米自由貿易協定 from 1994
- ▶ アメリカ、カナダ、メキシコ間での協定
- ▶ これにより、メキシコからアメリカへの輸出が爆発的に増えた
- ▶ 一方でアメリカ国内産業の空洞化を招き、失業者増による深刻な問題も

トランプ大統領は新たに交渉を行い、2018年、より制限的なUSMCAという交渉で妥結しました。

B) 南米大陸:MERCOSUR

- ▶ 南米南部市場同盟 from 1994
- ▶ 発展途上国6か国(ブラジル、ウルグアイ、パラグアイ、アルゼンチン、チリ、)による関税同盟
- ▶ 同盟内の関税を撤廃し、外から入るモノに関しては関税をかける

保護貿易的などころもありますが、開発途上国が一人前になるためには必要とみなされています。

C) 欧州:EU

- ▶ Europe Union from1992 マーストリヒト条約
- ▶ 通貨統一、人の域内移動の自由、政治体制の統一なども含む次元の高い協定
- ▶ 加盟国:2019年5月現在28か国(英国が脱退すると27か国)

最も進んでいる地域協定ですが、色々問題・課題が満載です。

D) アジア・日本:複数の枠組み

- ▶ AEC : ASEAN Economic Community
 - ☆ ASEAN10か国内での関税撤廃協定 from 2015
 - ☆ 前身はAFTA(ASEAN Free Trade Area)
- ▶ AFTA+6
 - ☆ AFTAと中国、韓国、日本、豪州、ニュージーランド、インド各国で結んだFTA

- ▶ TPP : Trans-Pacific Partnership Agreement
 - ☆ 環太平洋12か国で調印されたが、米国が抜け、現在11か国
 - ☆ 2018.12.30発効
- ▶ RCEP : Regional Comprehensive Economic Partnership
 - ☆ ASEAN (10か国)+ 6か国(日本、韓国、中国、オーストラリア、ニュージーランド、インド)
 - ☆ 現在調印に向けて調整中
 - ☆ 中国主導
- ▶ 日欧EPA:Economic Partnership Agreement
 - ☆ 日本とEU全体間の関税引き下げを含む経済協定
 - ☆ 2019.3.1発効
- ▶ 日中韓EPA
 - ☆ 協議中。なかなか進展せず

アジアは、今最もダイナミックに地域協定が進んでいるところです。様々な国の思惑もあるので、一直線には進まず、いくつもの枠組みがあります。いずれ一つの自由貿易圏になるのでしょうか。

③ メガFTA

- ▶ 多国間の FTA/EPA
- ▶ TPP,AEC,RCEP, 日欧 EPA など
- ▶ TPP11 参加国
日本、カナダ、メキシコ、チリ、ペルー、オーストラリア、ニュージーランド、シンガポール、マレーシア、ベトナム、ブルネイ

米国が入ることによってとても大きな自由貿易圏になるのですが、今のところは難しそうです。

(3) 特殊関税

ここでは、WTOの協定に基づいた国内法について見ていきます。

① 関税割当制度

- ▶ 農産物については数量による輸入制限を撤廃し、原則として、貿易の規制はすべてWTO で規制手段として認められている関税化という方法で行うこととなった
- ▶ これは、日本全体として輸入できる量に上限を決める方法(輸入割当:IQ 品目)から、関税さえ払えば量に制限なく輸入できる方法(関税化)に移行するというものである
- ▶ それでも、関税率を高く設定することにより輸入量を实际的に抑えることができるので、依然、輸入規制の効果を持つことになる。
- ▶ 関税化が行われた農産物としては、コメ、麦類、でん粉、雑豆、落花生、こんにゃく芋、繭等
- ▶ 関税化には関税割当制度という方式をとる
- ▶ 関税割当制度とは、一定数量までの貨物については関税を低税率とし、割当数量を超えて輸入する場合は、高い税率が適用されるという二重税率制度のこと

- ▶ 以前は、輸入した方が価格が安い品目については、国内産業を保護するために数量制限(輸入割当)していたが、関税割当制に移行してからはその内外価格差を関税として課することで国内物品と同価格になるようにし、それにより国内産業を保護する形に置換えられた

農水産物に関しては日本は保護貿易主義ですが、WTOが農業の自由化も進めているので、従わざるを得ないという状況の中で生まれた法律です。

日本政府としては国内の農業や漁業も守らなければならないという立場もあり、苦しい制度となっていますが、この先EPA/FTAが進展していくほど、国内農水産業に対する新たな対応策を考えていかなければならないと思われまます。

② 特殊関税とは

- ▶ WTOにより、国際的に関税率の低減や輸入制限の撤廃が進められているが、その一方でそのしくみを利用した不公正な方法で原産国からの輸出を急増させてしまう側面も持っている
- ▶ 安い輸出商品が入ってくると、国内の産業が競合できずに打撃を被ることになる
- ▶ これらに対処するため、WTOは次のような関税による対抗措置も認めている

行き過ぎた自由化による国内産業への打撃守るためWTOは対抗措置を認めており、国内法でも以下のように反映されている。

主な特殊関税

不当廉売関税 (アンチ・ダンピング関税)	ある貨物の日本への輸入価格が、その輸出国での国内販売価格よりも低い ため、日本の生産者が損害を受けた場合、正常な価格と不当廉売価格(輸入 価格)との差額を限度として、通常関税に加えて徴収する関税
相殺関税	生産や輸出について国の補助金を受けたある貨物が、輸出国から輸入され、 自国の生産者が損害を受けた場合、その補助金の額を限度として課する関税
緊急関税	ある貨物の海外価格の下落等により輸入が急増した場合、日本の国内産業を 緊急に保護するための割増関税

いずれも、海外から極端に安いものが入ってくるのを関税によって防止する措置です。緊急関税は比較的短期間の時限的な措置として認められています。

以下は、地球環境を守るため、貿易を規制する国際条約です。自由貿易はあくまで地球環境を守るという前提に立ってのものでなければならないという考え方です。

代表的な3つの国際環境条約を見ていきましょう。

(4) 国際環境条約

ワシントン条約	絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存のための国際協定で該当する野生動植物の絶滅のおそれのある可能性等に応じて、国際取引が禁止されたり、規制されたりしています。
モントリオール議定書	フロン、ハロン等の特定物質の排出を段階的になくし、他の物質で代替することにより、オゾン層を保護しようという国際的取決めがなされました(ウィーン条約)。これに基づきモントリオール議定書(1989年発効)が採択されました。
バーゼル条約	有害廃棄物の国境を越える移動およびその処分の規制に関する条約

ワシントン条約では、対象となる動植物の絶滅危険レベルを三段階に分けており、附属書I/II/IIIに記載しています。その段階により規制のレベルが変わってきます。

モントリオール議定書で規制しているフロン・ハロンは、太陽からの有害な紫外線から地球を守っているオゾン層を破壊する化学物質です。

バーゼル条約は、核のゴミなどが規制の緩い国へ輸送され、地上にそのまま廃棄されたままで、環境に深刻な影響を与えている等のことを防ぐために締結された条約です。

日本では、上述の国際環境条約に関わる輸出入に関しては、経済産業省による輸出承認・輸入承認が必要です。

以上

国際貿易と英語基礎講座 基礎座学
～貿易実務基礎 第5章～

氏名：

問題1 貨物保険は、未確定の項目がある場合は予定保険契約とし、内容が確定した時点で、()に切り替える。

解答1

問題2 売買契約に定めがない場合、保険金額は通常、貨物のCIF(またはCIP)価格×()で計算される。

解答2

問題3 共同海損、費用損害、全損、特定分損をカバーをするものを、()という。

解答3

問題4 輸出手形保険の場合、保険料は()が負担する。

解答4

問題5 契約当事者の責任によって発生する、代金、融資金等の回収不能のケースや輸出自体が出来なくなる危険を()という。

解答5

問題6 1948年発効に発行された、関税および貿易に関する一般協定(関税貿易一般協定)を()という。

解答6

問題7 自由貿易協定を含めたさらに包括的な経済活動等を行うことを前提とした経済連携協定のことを、()という。

解答7

問題8 関税割当制度とは、一定数量までの貨物については関税を低税率とし、割当数量を超えて輸入する場合は、高い税率が適用されるという()制度のことをいう。

解答8

問題9 生産や輸出について国の補助金を受けたある貨物が、輸出国から輸入され、自国の生産者が損害を受けた場合、その補助金の額を限度として課する関税を()という。

解答9

問題10 ()は、フロン、ハロン等の特定物質の排出を段階的になくし、他の物質で代替することにより、オゾン層を保護する内容について定めている。

解答10

平成29～31年度厚生労働省委託事業

「労働者等のキャリア形成・生産性向上に資する教育訓練プログラム開発事業」

キャリアチェンジを望む事務職中高年を対象とした「コレスポンド関連業務」に関する
教育訓練プログラム開発事業

「国際貿易と英語基礎講座【基礎座学・貿易実務基礎】」

コレスポンド関連業務に関する教育訓練プログラム開発事業 事務局

連絡先 〒164-8787 東京都中野区東中野4-2-3

学校法人小山学園 専門学校東京テクニカルカレッジ

TEL 03-3360-8881 FAX 03-3360-8820



本書の内容を無断で転記、転載することを禁じます。

氏名：

解答1 売買取引

解説1 貿易取引とは、一般的に異なる国との（ 売買取引 ）のことを指す。

解答2 並行輸入

解説2 ブランドの名声や信用、商標といったことを損なわずに、また販売元に不利益を与えないことを条件に、これらの輸入総代理店等を介さずに輸入することを（ 並行輸入 ）という。

解答3 Firm Offer

解説3 承諾回答の到着期限が定まっているOfferのことを（ Firm Offer ）という。

解答4 Capital

解説4 取引相手の信用調査項目のうち、資産、財政状態を示す項目を（ Capital ）という。

解答5 Conditions

解説5 取引相手の信用調査項目のうち、政治、経済的事情を示す項目を（ Conditions ）という。

解答6 Character

解説6 取引相手の信用調査項目のうち、品格、誠実性を示す項目を（ Character ）という。

解答7 タイプ条項

解説7 契約書において、タイプ条項と、印刷条項の内容が異なる場合は、（ タイプ条項 ）が適用される。

解答8 適用される

解説8 ウィーン売買条約締結国の企業間の契約で、事前の合意がない場合には、自動的にウィーン売買条約が（ 適用される ）。

解答9 GMQ

解説9 漁労品や木材等、見本取引が困難な場合に用いられる品質条件で、売買するのに足ると認められる品質（市場性のある品質）を保証する条件を（ GMQ ）という。

解答10 直接貿易

解説10 商社や流通業者を介さずに、製品の小売業者、原材料・部品等の輸出入者が直接海外の製造業者等と取引する形態を（ 直接貿易 ）という。

氏名：

解答1 国際商業会議所（またはICC）

解説1 インコタームズとは（ 国際商業会議所（ICC） ）が貿易条件の解釈に関する国際規則として制定した国際協定である。

解答2 FOB

解説2 2010年版インコタームズにおいて、「貨物を輸出港に停泊中の本船に積込んだとき又は引渡された貨物を調達したときに、貨物の危険負担、費用負担とも売主から買主に移転する条件」を（ FOB ）という。

解答3 EXW

解説3 2010年版インコタームズにおいて、「工場渡条件」といわれるものは（ EXW ）である。

解答4 DAT

解説4 2010年版インコタームズにおいて、「指定仕向港または仕向地のターミナルにて、貨物が一旦到着した輸送手段から荷卸しされた後、ターミナル内で買主に貨物を引渡した時点で、貨物の危険負担と費用負担が売主から買主に移転する条件」を（ DAT ）という。

解答5 用船契約

解説5 船会社が荷主に対して船の一部又は全部を貸し切って運送する（ 用船契約 ）という。

解答6 運賃着払い

解説6 Freight Collectとは、（ 運賃着払い ）を意味する。

解答7 受取船荷証券

解説7 船会社が貨物を受取ったことを示す船荷証券を、（ 受取船荷証券 ）という。

解答8 利用航空運送契約

解説8 自らは航空機を持たない運送人である利用航空運送事業者（通称、混載業者）が、複数の荷主から小口の貨物を集荷して1つの大口貨物にまとめ、自らが荷主となって航空会社と輸送契約をする形態を（ 利用航空運送契約 ）という。

解答9 船荷証券

解説9 船積書類のうち、唯一有価証券であるものは（ 船荷証券 ）である。

解答10 国際複合一貫輸送

解説10 2つ以上の異なった輸送手段を組み合わせ、輸送責任を一貫して同一の運送人が引受ける輸送形態を（ 国際複合一貫輸送 ）という。

氏名：

解答1 並為替

解説1 荷為替手形による代金決済の形態は逆為替であり、送金による場合は（ 並為替 ）である。

解答2 無効

解説2 為替手形は通常2通1組で作られてて、いずれか一方が有効となった場合には、他方が（ 無効 ）となる。

解答3 送金小切手

解説3 D/Dとは、（ 送金小切手 ）のことをいう。

解答4 D/P手形

解説4 支払人が手形の支払いを行うと、船積書類を引き渡す条件による決済のことを（ D/P手形 ）決済という。

解答5 自行ユーザンス

解説5 輸入貨物代金の支払を輸入地の銀行が一定期間猶予する輸入金融のことを（ 自行ユーザンス ）という。

解答6 輸入者

解説6 信用状は、（ 輸入者 ）が取引銀行に対し解説を依頼する。

解答7 Restricted L/C

解説7 手形の買取銀行が指定されている信用状のことを（ Restricted L/C ）という。

解答8 みなされる

解説8 信用状統一規則によると、信用状に「取消不能」の表示がない場合、取消不能信用状と（ みなされる ）。

解答9 全員の同意

解説9 信用状の条件を変更する場合には、関係当事者（発行銀行、輸入者、輸出者、あれば確認銀行）の（ 全員の同意 ）が必要である。

解答10 ディスクレパンシー

解説10 信用状条件と実際の書類の内容が一致しないことを（ ディスクレパンシー ）という。

氏名：

解答1 円安

解説1 外貨建ての取引で、市況が（ 円安 ）になった場合には、代金を受領する日本の輸出者は有利となる。

解答2 TTB

解説2 電信買相場のことを、（ TTB ）という。

解答3 経済産業省

解説3 関税関係法による規制は、他法令による規制は（ 経済産業省 ）ほか各主務官庁の管轄になっている。

解答4 認定通関業者

解説4 コンプライアンスの側面およびセキュリティ管理の側面から税関が審査し認定した通関業者を、（ 認定通関業者 ）という。

解答5 FCL

解説5 一荷主の貨物だけで1つのコンテナがいっぱいになる大口貨物を（ FCL ）貨物という。

解答6 デリバリー・オーダー

解説6 船会社が荷受人に貨物を引き渡すように荷渡しを指図した書類を、（ デリバリー・オーダー ）という。

解答7 税関長

解説7 貨物を輸入する際は、（ 税関長 ）の許可が必要である。

解答8 翌月月末

解説8 特例輸入者は、納税申告と関税の納付は「輸入許可の日の（ 翌月月末 ）」までに行えばよい。

解答9 協定税率

解説9 一般税率は、国定税率、（ 協定税率 ）、FTA/EPA税率の3つに分かれる。

解答10 無申告加算税

解説10 全く納税申告がされずに輸入された場合は、（ 無申告加算税 ）が課される。

氏名：

解答1 確定保険契約

解説1 貨物保険は、未確定の項目がある場合は予定保険契約とし、内容が確定した時点で、（ 確定保険契約 ）に切り替える。

解答2 110%

解説2 売買契約に定めがない場合、保険金額は通常、貨物のCIF（またはCIP）価格×（ 110% ）で計算される。

解答3 FPA

解説3 共同海損、費用損害、全損、特定分損をカバーをするものを、（ FPA ）という。

解答4 輸出者

解説4 輸出手形保険の場合、保険料は（ 輸出者 ）が負担する。

解答5 信用危険

解説5 契約当事者の責任によって発生する、代金、融資金等の回収不能のケースや輸出自体が出来なくなる危険を（ 信用危険 ）という。

解答6 GATT

解説6 1948年発効に発行された、関税および貿易に関する一般協定（関税貿易一般協定）を（ GATT ）という。

解答7 EPA

解説7 自由貿易協定を含めたさらに包括的な経済活動等を行うことを前提とした経済連携協定のことを、（ EPA ）という。

解答8 二重税率

解説8 関税割当制度とは、一定数量までの貨物については関税を低税率とし、割当数量を超えて輸入する場合は、高い税率が適用されるという（ 二重税率 ）制度のことをいう。

解答9 相殺関税

解説9 生産や輸出について国の補助金を受けたある貨物が、輸出国から輸入され、自国の生産者が損害を受けた場合、その補助金の額を限度として課する関税を（ 相殺関税 ）という。

解答10 モントリオール議定書

解説10 （ モントリオール議定書 ）は、フロン、ハロン等の特定物質の排出を段階的になくし、他の物質で代替することにより、オゾン層を保護する内容について定めている。