

## 海上貨物運賃および貨物保険料の計上方法の見直しについて

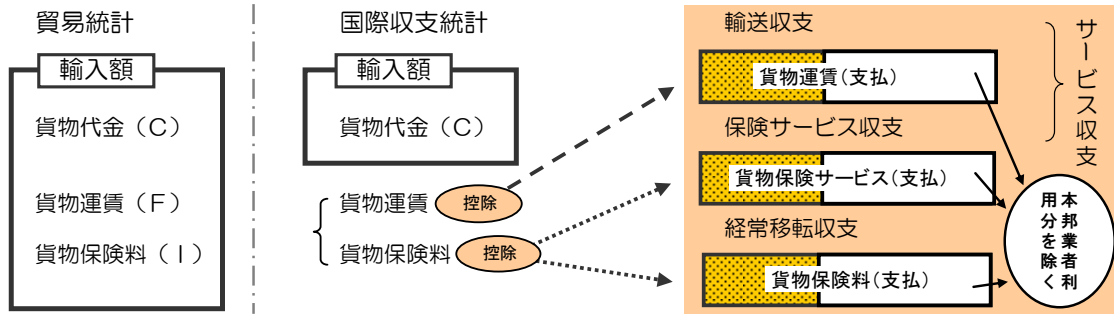
### はじめに

- 財務省・日本銀行では、国際収支統計における輸入額の算出過程において、貿易統計（通関ベース）の輸入額を商品代金、貨物運賃、貨物保険料に按分する推計作業を行っているが、本年7月に公表する2005年1-3月確報（速報ベースでは5月分）からこの推計方法を一部見直すこととした。今回の見直しのポイントは、昨今の企業活動の変化に対応して、現行推計の基礎資料である輸入業者からの報告書に基づく推計方法を改め、海上貨物運賃に関しては新たな推計方法に移行し、また貨物保険料については基礎資料を損害保険会社から徴求することで、報告者負担の軽減ならびに統計精度の維持・向上を図ることにある。

### 1. 見直しの背景

- 我が国の国際収支統計は、国際通貨基金が作成した国際収支マニュアルに準じて作成しており、その中で、財貨（輸出入）は輸出経済圏の関税境界におけるFOB (Free on board) 価額で評価することになっている。国際収支の輸入額算出にあたっては、主要資料たる貿易統計の輸入額がCIF 価額（FOB 価額に加え、貨物保険料および運賃を含んだ価額）で作成されているため、CIF 価額からFOB 価額への修正が重要なポイントとなる。（輸出額については、貿易統計がFOB 価額で作成されているため、貿易条件の差異に伴う調整は発生しない。）また、修正過程で控除した貨物運賃は「輸送収支・支払」に、貨物保険料は「保険サービス収支・支払」および「経常移転収支・支払」にそれぞれ計上される。
- ただし、貨物運賃・貨物保険料のうち、本邦の船・航空会社を利用した運賃分、あるいは本邦の損保会社を通じて付保された保険料分については、国際収支統計では国内取引とみなし、外国の船・航空会社利用の運賃分ならびに外国損保会社を通じて付保された保険料分だけが計上される。（図表1参照）

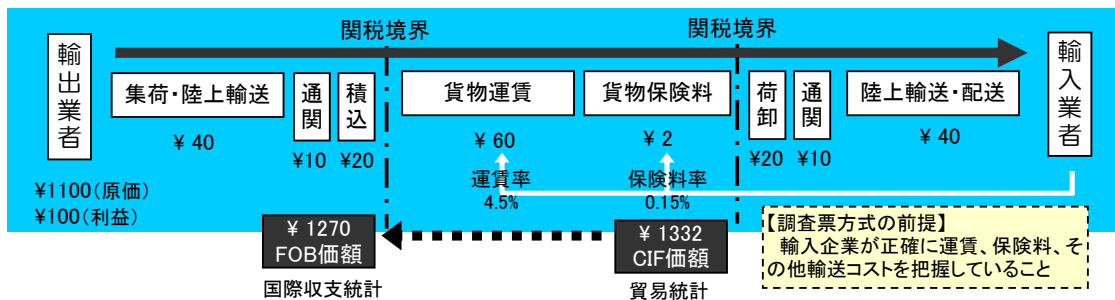
(図表 1)



- これまで貨物運賃（海上輸送分）、および貨物保険料について、大口の輸入業者が提出する「輸入商品価格構成調査表<sup>1</sup>」を用いて、CIF 価額に占める貨物運賃の割合（以下、運賃率）および同じく貨物保険料の割合（以下、保険料率）を算出し、貿易統計の輸入額に乘じ推計してきた。（図表 2 参照）

(図表 2)

輸入取引に係る諸費用と輸入商品価格構成調査票を通じた従来の算出方法



- 同調査表による現行の推計方法が採用されてきた背景には、過去に運賃率について基準価格<sup>2</sup>が機能しており、輸入業者はほぼ正確に輸入価額の内訳を把握できたという事情がある。例えば、CIF 条件による輸入取引においても、FOB 条件で自らが配船・付保した時の運賃・保険料などを勘案することでほぼ正確な報告が可能であった。しかし、内外の規制改革<sup>3</sup>に伴う運賃の弾力化等により、CIF 条件等で実際支払われた運賃を、輸入業者の側から把握することが難しくなった。（図表 3 参照）

1 外国為替の取引等の報告に関する省令に基づき、財務大臣により対外の貸借及び国際収支に関する統計を作成するために徴求している資料のひとつ。大口の輸入業者を指名・通知して徴求。

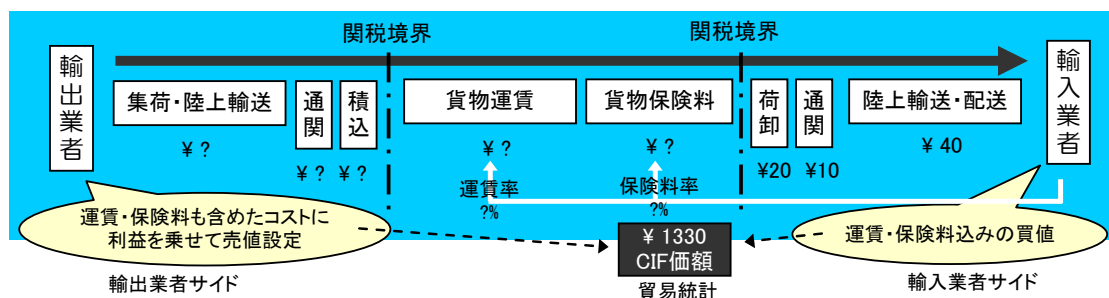
2 かつて「海運同盟」と呼ばれる国際的な船社間協定（カルテル）が運賃決定能力を有しており、同盟船社間が決めた航路ごとの運賃率表（タリフ）を目安にすることができた。

3 米国の 1998 年外航海運改革法（99 年 5 月施行）等。「同盟による海上運賃に対するコントロールがなくなり、海上運賃の決定が荷主と船会社間で非公開で行われるようになった。」（商船三井「定航海運の現状 2001/2002」）

また、欧州においても海運同盟に対する見直し（独禁法適用除外の見直し）が議論されている。

(図表 3)

C I F 条件による輸入では、輸入業者は実際の運賃・保険料を把握するのが困難



- また、国際物流の情報化・効率化の流れの中、特に定期船（コンテナ貨物）部門では、輸入業者が自ら配船・海上保険の手配をすることが少なくなり、フォワーダー<sup>4</sup>など専門の物流業者が（自ら荷主として）貨物運賃・貨物保険料の支払いを行う事例も増えている。こうした傾向は、企業における物流業務のアウトソーシングが拡大するにつれて、今後さらに加速していくものと見られ、輸入業者が運賃・保険料を把握することが一層困難になることが予想される。

## 2. 見直しの内容

- 海上貨物運賃の新しい推計方法としては、基本的に航空貨物運賃の現行推計と同様のアプローチを採用する。
- 航空貨物では、フォワーダーが介する混載貨物がほとんど（95%程度）を占めている。そのため、輸入から控除する航空輸送分の貨物運賃推計にあたっては、「国際航空輸送事業収支報告書<sup>5</sup>」から得る本邦航空会社の受取貨物運賃と「積取率<sup>6</sup>（本邦航空会社の国際航空貨物輸送シェア）」から外国航空会社の受取貨物運賃を算出し、本邦航空会社の受取運賃と外国航空会社の受取運賃を合計して算出することとしている。（図表4参照）

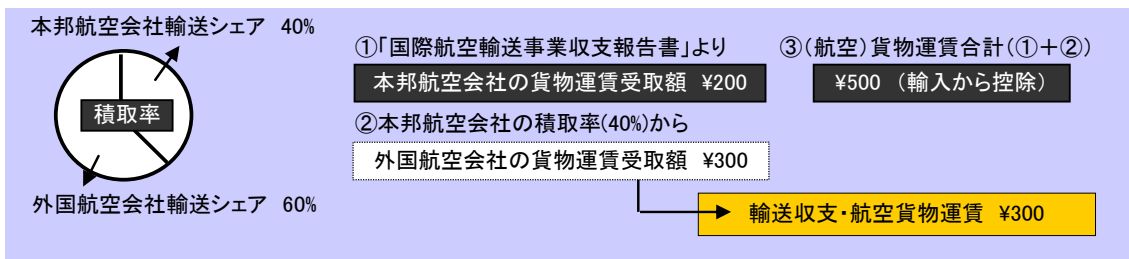
4 「フォワーダー」とは、荷主と船社等輸送業者との間に立って、輸送手段の手配や商品の梱包などを行う事業者。複数の荷主から大量に集荷することで、安価に輸送手段を手配することができ、荷主に請求する輸送代金と実際に輸送会社に支払う輸送代金との差額（混載利益）はフォワーダーの収入となる。

昨今では、単に輸送に限らず、外国工場での集荷から国内工場への配送、在庫調整、簡易加工まで、国際物流全体に活動範囲を拡大してきている。

5 外国為替の取引等の報告に関する省令に基づいて徴求（別紙様式第四十五）

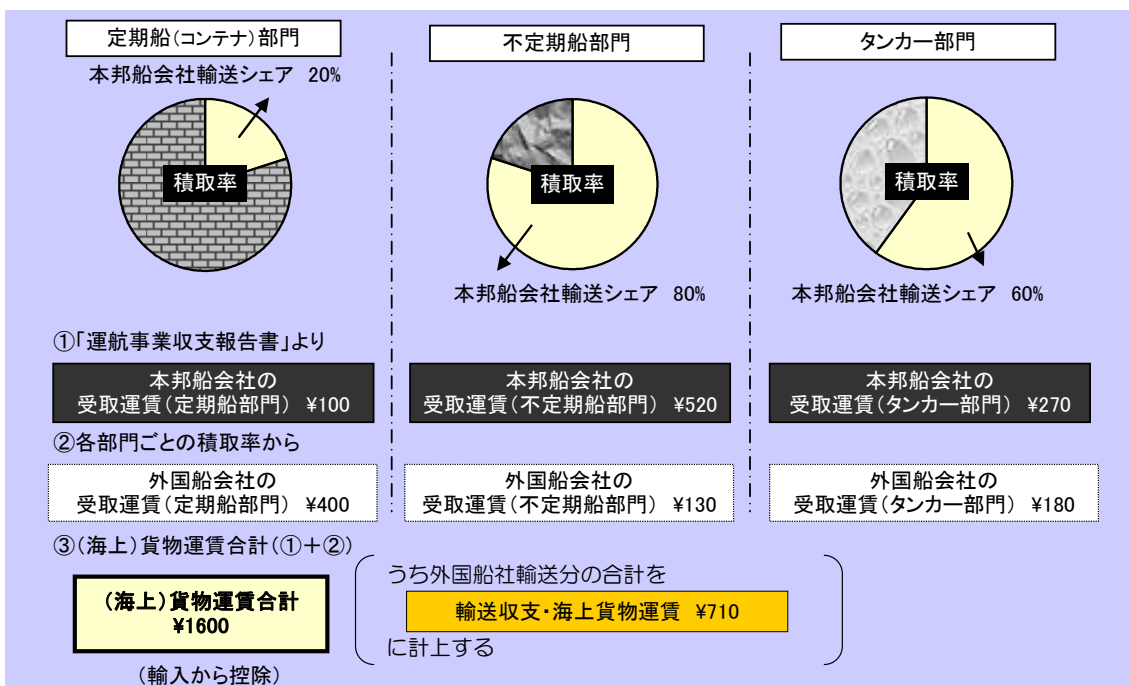
6 「航空統計要覧」（日本航空協会）の「日本出入航空貨物における本邦航空会社積取率（実績）」等を利用。

(図表 4)  
航空貨物運賃の算出方法 (概観)



- ただし、海上貨物に関しては、運賃単価やシェアが船種により大きく異なるため、定期船部門（コンテナ貨物）と不定期船部門（石炭・鉄鋼等）、そしてタンカー部門に分けて貨物運賃を推計する必要がある。つまり、輸入における海上輸送分の貨物運賃総額は、「運航事業収支報告書<sup>7</sup>」から得る本邦船会社の受取貨物運賃を、各部門に按分した上で、各部門毎の「積取率<sup>8</sup>（本邦船会社の輸送シェア）」を使って、外国船会社の受取貨物運賃を算出することとする。（図表 5 参照）

(図表 5)  
海上貨物運賃の新算出方法 (概観)



7 外国為替の取引等の報告に関する省令に基づいて徴求（別紙様式第四十七）

8 「海事レポート」（国土交通省海事局）の我が国商船隊関連データを利用

- また、貨物保険料について、従来は輸入業者の調査票から保険料率を算出していたが、新規に損害保険会社から「輸入貨物に係る品目別保険に関する報告書<sup>9</sup>」を徴求することとする。四半期ごとに提出されていた輸入商品価格構成調査票と異なり、月次で損保会社からの正確な保険料率を得られることで、貨物保険料に関する統計精度を高めることができる。

### 3. 見直しに伴う遡及データの作成と公表

- 海上貨物運賃の推計は、貿易統計の輸入額の一部を国際収支の定義に沿ってサービス収支に振り替えるために必要な作業であり、貿易・サービス収支（経常収支）の全体計数に影響を与えるものではないが、参考として新推計方式による遡及計数を公表することとする。なお、貨物保険料に関しては、基礎資料となる損保からの報告書の過去分が揃わないため、遡及計数を作成しないものとする。
- また、遡及計数による臨時の季節調整替えも実施する。今後の国際収支に関する報道発表においては、統計の比較分析等の観点から、新しい季節調整系列とともに、対前年比較等に遡及計数（参考値）を用いることとする。

### 4. 終わりに

- 今回の貨物運賃ならびに貨物保険料の計上方法変更に伴い、輸入業者から徴求していた「輸入商品価格構成調査票」を廃止する。これは、昨今の報告者負担の軽減要請に応えるものとなる。他方、新規に「輸入貨物に係る品目別保険に関する報告書」を本邦損保会社から徴求するが、これは「貨物の輸出入に係る保険に関する報告書<sup>10</sup>」を補完する位置付けとなる。

---

9 外国為替の取引等の報告に関する省令に基づき、財務大臣により対外の貸借及び国際収支に関する統計を作成するために徴求する資料。平成17年7月以降、これまでの輸入商品価格構成調査票に代わって、本邦の大手損害保険会社から徴求予定。

10 外国為替の取引等の報告に関する省令に基づいて徴求（別紙様式第四十九）