

# 企業における保険対応できない貿易・国際物流のリスクとその対策

—インコタームズ規則の氷山説—

樋口洋平・孫璐婧<sup>1\*</sup>

## Risks and countermeasures for international trade and logistics that companies cannot cope with insurance -The Iceberg of Incoterms Rule-

貿易・国際物流業務において、売主と買主は通常インコタームズ規則に従い、互いの危険と費用の分担の取り決めを行う。このような場合、トラブルが生じた際のリスクヘッジとして、海上保険が利用されることが多いが、海上保険でカバーされるのは、あくまでも物的事象を対象にしたものであり、その対極の人的ミスなどから生じる損失については、対象外である。目に見えないリスク、目に見えないコスト故に、見過ごされがちなこれ等の損失リスクや損失コストをいかにマネジメントしていくかが、これからの時代、企業にとって非常に重要な要素であり、今回インコタームズ規則との関連性について考察したい。

Yohei Higuchi, Sun Lujing(NHK Transport Co., Ltd.)

キーワード：リスクマネジメント，ロスプリベンション，インコタームズ規則，Fコスト，企業収益

### 1. はじめに

インコタームズ規則においては、売主と買主双方の義務として、主に危険負担と費用負担などの所在を規定しているが、ここでの危険（リスク）と費用（コスト）とは、簡単に言えば、タームの区切りを境に、売主と買主がそれぞれ負担すべき危険と費用の範囲を意味している。危険に関しては、いわゆる事故やトラブルが発生した際に、誰がその責務を負うかという事であるが、ここでの責務とは、例えば、取引対象となる物品に関して、なんらかの損失が発生し、その損失をリカバーすべき責任の所在を意味している。損失をリカバーするとは言っても、具体的には、物品に損傷等が発生した場合は、補修したり代替品を手配したり、もしくは補償金を支払ってもらったりすることになるが、それ等に係る責任を負う事を意味している。この様な場合、現実のビジネスの世界においては、売主と買主との間で色々と擦った揉んだした後、インコタームズ規則の取り決めに従い、最終的にはどちらかが

損害責任を負うことになるのだが、ここでの損害とは、あくまでも物的損害に対してである。また、その様な物的損害については、海上保険でカバーするのが通常である。では、トラブル解決に至るまでに要した調整などの時間や労力、手間などはどうだろうか。本研究ではこれ等について、考察してみたい。

### 2. 研究背景

物流業界には、「物流コスト氷山説」<sup>1</sup>という言葉があるが、簡単に説明すると、物流費を氷山に例え、目に見える物流コストは氷山の一角で、多くの目に見えないコストは海面下にあるという考え方である。そこで、我々は、インコタームズ規則を氷山になぞらえて、「インコタームズ規則の氷山説」として、インコタームズ規則に隠されている目に見えないコストやリスクを追究したいと考えた。

そこで、今回我々はインコタームズ規則が対象としている

<sup>1</sup>\* 日発運輸株式会社 AEO 総括管理部門

ハード面における危険と費用とは対極にあるソフト面を対象とした危険と費用に注目して見ることとした。インコタームズ規則の各仕切りを軸に、ソフト面から注目してみた場合、どのような事が判明するのかをインコタームズ規則と比較検証したい。なぜソフト面に注目したかは、ソフト面の損害が保険カバーでは対応が難しい為に、企業として、リスクヘッジを検討する場合に、なにか対策を練っておかないと、「見えないリスクや損失コスト」を抱えたままマイナス要素として、放置されることが多いからである。そこで、インコタームズ規則を軸に、ハード面、ソフト面の両側面から検証した場合、企業人として、どの様な点に注意しビジネスを展開すべきなのか、ヒントを得たいと考えた。

### 3. 先行研究

貿易・国際物流分野において、ソフト面におけるリスクやコストに注目し、更に、それについて、企業収益やインコタームズ規則との関連性にまで踏み込んだ研究は、調査した限り無かった為、ここでは独自の見解を示したい。

我々は、本研究の前に、「貿易・国際物流におけるロスプリベンションの実践」<sup>ii</sup>と題して、主に今回と同様、人件費ロスに関わるFコスト<sup>iii</sup>にフォーカスを当て、Fコストが企業収益に与える影響やロスプリベンション<sup>iv</sup>を施すことで、企業収益にどのような変化が生じるのかの研究を行っている。そこでは、更にインコタームズ規則との関連性に触れてはいるが、本研究においては、より深く触れていきたいと考えている。

### 4. 検証方法

インコタームズ規則のタームの仕切りを基準とし、ハード面、ソフト面それぞれの局面から、インコタームズ規則で規定している「危険」、「費用」の他に、「損害」、「リスク回収の可能性」、さらに企業として一番重要である「収益面」との関連性の面から比較検証を行うこととした。

### 5. 判明したこと

検証の結果、ハード面とソフト面それぞれにおいて、それぞれ異なる傾向が生じた。下記、簡単に検証の結果を纏めたものであるが、ハード面におけるインコタームズでは、危険、費用、損害共に範囲や上限をしっかりと規定することが出来ることが分かるが、ソフト面においては、これとは逆に、その範囲や上限を決めることが出来なかった。これは主に、ソフト面がハード面と違って、「目に見えない」コストやリスク

が対象となっているからだと考えられる。

	危険	費用	損害
通常のインコタームズ (ハード面)	タームの仕切りで危険が移転する時と場所がきっちり取り決められている。	タームにおける工程内容に応じて物流費が発生し、発生費用についてもタームの仕切り内で完結する。	物的損害として、主に貨物の損害補償が発生。一般的に、貨物の補償額の上限が決まっている。(=保険対応の場合だと、CIF価格の110%)
裏インコタームズ (ソフト面)	ハード面の仕切りとは同様にはならない。インコタームズの仕切りとは関係なく範囲が及ぶ。	タームにおける工程内容に応じて労務費が発生。ただし、通常はタームの仕切りとは関係無く人件費が発生する。	トラブル処理をする為に、Fコストが発生。トラブルの内容に応じてFコストも増加する。また、物的損害と異なり、トラブルが解決するまで発生し続け、上限が無い。(ある意味無限)

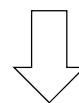
	リスク回収可能性	企業収益との関連性
通常のインコタームズ (ハード面)	タームがどのように変化しようとも、海上保険の効力の範囲内で有れば、リスク回収率はほぼ一定。ある意味100%。(カバー条件を満たした上で)	海上保険付保する場合、一定の保険料を支払う事で対応するので、企業収益とはほぼ無関係。
裏インコタームズ (ソフト面)	タームの変化に応じて、リスクの回収率が変化する。	企業収益の余力で損害(Fコスト)を吸収する事が多い為、企業収益に大きく依存する。

図1 インコタームズのハード面とソフト面の比較表

出所：筆者作成

### 6. 結論

- ①ハード面のインコタームズとソフト面の裏インコタームズは互いに性質が異なるが、表裏一体の存在であることを十分認識しておく。
- ②ロスプリベンションの考え方を導入しながら進めるべき。
- ③インコタームズ選択の主導権を握る。



ある意味無限である裏インコタームズのリスクレンジを出来るだけ最小限に抑えることが出来る。

## 7. 課 題

・今回注目したFコストは、「人件費」に係るものだけであり、その他の「資材費」や「経費」などのFコストについても触れる必要がある。

・ロスプリベンション自体の行為についても工数が発生するが、現時点では、この工数は本研究及びそれ以前の研究においても、特段触れてはいない。

## 引 用 文 献

- (1) 国際商業会議所 (2019) 「インコタームズ 2020」  
国際商業会議所
- (2) 加藤 修 (1990) 「国際物流のリスクと保険」 白  
桃書房

<sup>i</sup> 「物流コスト冰山説」とは、1977年に西澤脩が物流費低減の為に、物流費の全貌を把握する為の物流原価計算の重要性を認知させる目的で主張した考え方である。物流費を発生主体によって氷山の形状で表し、自家・委託別原価構造を明確にすることによって、物流原価計算の重要性を向上させ、物流活動の領域と機能に対する冰山分析を通じて物流費低減の可能性を増大する物流費分析の一技法である<sup>ii</sup>としている。

<sup>ii</sup> 本来は2020年度日本貿易学会第60回全国大会で報告する予定であったが、新型コロナウイルスの影響で中止・延期となった為、先行して論文報告を実施。『日本貿易学会研

- (3) 絹巻康史 (2001) 「国際商取引」 文眞堂
- (4) 小林 晃 (1999) 「我国で使用されるトレード・タームズの実証的研究」 同文館
- (5) 西口 博之 (2020) 「インコタームズ 2020—その更なる重要論点を検証する—インコタームズと保険によるリスクの回避」 国際金融 1333 号 外国化為替貿易研究会
- (6) 樋口洋平・孫璐婧 (2019) 「企業における貿易リスクマネジメントの実践的手法と実例、その課題—貿易・国際物流業務におけるロスプリベンション—」 日本港湾経済学会年報 No. 58
- (7) 樋口洋平・孫璐婧 (2020) 「貿易・国際物流業務におけるロスプリベンションの実践」 日本貿易学会研究論文 第10号
- (8) 吉田友之 (2005) 「トレード・タームズの使用動向に関する実証研究」 関西大学出版部

究論文第10号』に記載予定だが、先行して、日本貿易学会のHP上に公開済。

<sup>iii</sup> Fコストとは、Failure Costの略で、失敗コストとも呼ばれ、製品の不良に対応して生じた費用のことを指し、品質管理指標の一つで、多くの製造現場で取り入れられている考え方である。更に、Fコストには、大きく「人件費」、「資材費」、「経費」の三つが存在し、今回注目したFコストについては、「人件費」に焦点を当てている。

<sup>iv</sup> ロスプリベンションとは、リスクマネジメントの考え方の一つで、事前に損害やトラブルにつながりそうな要素を見付け、被害を最小限に抑える為の、事前防止活動を意味する。