

船積み月末集中の原因とその対策

高 村 忠 也

(神 戸 大 学)

I 36年の船積み対策

これまでもわが国の一部主要港湾では国際商慣習にもとづく輸出貨物の月末集中により一時的な船積み現象がみられたが、昭和36年7月頃より、東京、横浜、名古屋、大阪、神戸および門司の6大港においては船積みが慢性化し、しかも急激に増大した。それは10月にいたり最高潮に達し、パース待ち船は6大港合計して1日平均139隻にも及んだ。

そこで日本商工会議所は、貿易の促進という観点から、船積み問題を積極的に取り上げ、7月17日に全国の商工会議所と関係業界が参集し、これに関係団体が参加して、打開策についての懇談会が開催された。その結果、日本商工会議所、日本貿易会、日本船主協会、日本港運協会、日本倉庫協会、全国税関貨物取扱人連合会、鉄道貨物協会、鉄鋼連盟、石油連盟および日本木材輸入協会の11団体は共同して、7月24日付で、次のとき「船積み緩和ならびに港湾諸施設の整備促進に関する要望書」⁽¹⁾を政府に提出した。

最近経済の発展にともない、内外輸送貨物が急激に増大しつつあるにもかかわらず、主要港湾においては、パース、舳、上屋、労務者の不足と、これら諸施設の回転率低下、機械力の不足が錯綜して船積みが激化し、その機能は極度に低下して激増する貨物を円滑に処理しえず、憂慮すべき事態となっている。これは一般産業の設備投資増大にもかかわらず、港湾施設に対する設備投資が、これに照応しないためであって、早急に解決をはからなければ、貿易の伸長はもちろん、国民所得倍増計画も港湾荷役の面から、その実現が阻害されるおそれなしとしない。政府において次の事項を実施するため、関係各省を網羅する港湾対策連絡協議会を至急設置し、当面の危機打開のため緊急対策を早急に樹立実施するとともに、あわせて根本対策として港湾整備5カ年計画に再検討を加え、その繰上げ実施と資金の大幅増額をはかるよう切望する。

(1) 緊 急 対 策

- (イ) 艀の緊急増強
- (ロ) 仮設上屋、臨時水切り場所の設置
- (ハ) 荷役労務者の住宅ならびに厚生施設の建設促進
- (ニ) 港湾に対する貨車の重点的配車
- (ホ) 港湾機能向上のための関係官庁ならびに港湾管理者の積極的配慮

(2) 根本対策

- (イ) 港湾5ヵ年計画の再検討
- (ロ) 倉庫の整備
- (ハ) 荷役業務の機械化
- (ニ) 関連輸送力の増強

一方、運輸省も主要港における滞船・滞貨問題を検討していたが、応急対策と恒久対策の2本立てで解決をはかることとし、8月2日の省議で次の対策(2)を決定した。

(1) 応急の対策

各港によってその状況が異なる結果、これが対策も画一的な方策(2)をとることが困難なので、次の措置をとることにする。

- i 各港ごとに総合的な緊急対策を実施するため、関係官民を合わせて港湾緊急対策協議会(仮称)を開催して、現状の把握と対策の実施に当たる。
- ii 運輸省において港湾緊急対策打合会を催し、地方において措置することが困難な事項の解決、その他全国画一的に処理すべき対策を検討する。

なお、以上で措置しうる事項として予想されることは、現在の港湾能力をフルに活用するため、

- (イ) 荷役調整会議の活用
- (ロ) 艀の共同配船
- (ハ) 港湾労務者の確保
- (ニ) 公共上屋の利用の合理化
- (ホ) 臨時野積場の整備
- (ヘ) 港頭貨物の早期引取
- (ト) 出貨調整、配船調整の実施

(イ) 関税手続上の措置

(ロ) 係船浮標の臨時的な移設、増設

等の対策をとることである。

(2) 恒久的な対策

恒久的な対策として次のような措置をとる。

(イ) 港湾整備5カ年計画の早期実施

(ロ) 港湾整備5カ年計画に対応する舢舨、引船、上屋、倉庫および荷役機械の整備計画の設定とその推進

(ハ) 舢舨の緊急増強を図るため、長期低利資金の融資その他の方策の検討

(ニ) 労務者の確保のための簡易宿泊所、住宅および厚生施設の整備

(ホ) 港湾料金の完全収受のための方策の検討

(ヘ) 月末集中配船の緩和の方策の検討

運輸省は前記の対策を決定するとともに、中央に港湾緊急対策打合連絡会を設置することになり、各港ごとに地方海運局と港湾管理者による港湾緊急対策協議会を設け、早急に現状の把握と対策を行なうよう、運輸大臣の指令を出した。

運輸省はまた8月24日省議を開き、緊急対策として、次のような具体策(3)を決定した。

(1) 港湾基本施設

応急対策として、係船浮標45基およびドルフィン6基の整備に努めるとともに、これと並行して、東京、横浜、神戸、大阪港等の整備計画を繰り上げ施行する。

(2) 舢舨、舢舨引船および荷役機械

i 特定船舶整備公団の業務を拡充して、舢舨、舢舨引船および荷役機械を、業者3、公団7の割合で資金を支出して新造する。

昭和36年度内には、舢舨57万トン、舢舨引船3,200馬力、荷役機械40台を整備する。

なお、舢舨造船能力の確保および建造価格低減のため、舢舨標準船型の作成について検討する。

ii 港湾管理者が起債事業として行なう荷役機械の整備については、36年度

の既定計画のすみやかな実施を図るほか、神戸港の荷役機械12基(6,000万円)の整備について、必要な資金の斡旋を行なう。

(3) 上 屋

i 公 共 上 屋

36年度既定計画のすみやかな実施を図るほか、横浜、名古屋港の港湾管理者が起債事業として行なう上屋3棟2億1,000万円の整備に必要な資金の斡旋を行なう。

ii 民 営 上 屋

36年度日本開発銀行に対して推薦した事業について、すみやかな融資の実施を図るほか、追加として4社4棟の上屋に対する融資(1億5,700万円)の推薦を行なう。

(4) 倉 庫

36年度日本開発銀行に対して推薦した事業について、すみやかな融資の実施を図るほか、追加として16社2万3,000坪の倉庫に対する融資(11億1,000万円)の推薦を行なう。

(5) 労務者住宅

i 港湾福利厚生協会に対して補助金1億9,600万円を交付し、労務者住宅(1,400人分)および簡易宿泊所(600人分)を新設する。

ii 住宅金融公庫における産業労務者向け住宅融資の資金を業者が借り受け、住宅の建築を行なうよう指導する。

(6) 木材輸入の施設

木材輸入の主要港(東京他8港)の波除堤、防波堤および護岸等の木材輸入施設を整備する。

(7) 臨港交通機関の輸送力強化

秋冬繁忙期をひかえ、陸揚げ後の円滑な運送を期するため、臨港線における貨車の重点的配車等輸送力の強化について、対策を講ずる。

9月2日には、東京都、横浜市、名古屋港管理組合、大阪市、神戸市、下関市および門司港管理組合によって構成されている6大港湾都市協議会は滞船滞貨解消に関する要望書⁽⁴⁾を関係官庁と政党に提出し、また東京商工会議所は、運輸交通部

会に小委員会を設けて、東京港の滞船滞貨対策を検討していたが、緊急対策と恒久対策とからなる船混み対策⁽⁵⁾を取りまとめ、9月14日、運輸省、大蔵省、通産省などの関係官庁および東京都に要望し、さらにまた日本貿易会は、海運保険委員会において船混み対策を検討していたが、10月10日開催の同委員会で、港湾機能麻痺対策に関する要望事項⁽⁶⁾を決定し、関係各省に要望するなど、船混み対策は俄然重大問題として関係各方面の脚光を浴びるにいった。

- (1) 「日本商工会議所、港湾対策を政府に要望」「船協月報」第2巻第9号(1961. 9) 11～12頁。
- (2) 「運輸省も滞船問題解決に乗り出す」「船協月報」第2巻第9号、12～14頁。
- (3) 「運輸省の主要港の船混み緊急対策と予備費使用に関する閣議決定」「船協月報」第2巻第10号(1961. 10) 35～36頁。
- (4) 「滞船滞貨解消に関する要望」横浜市港湾局編「船混みについて現在までに港湾管理者の処理した事項」14～15頁。
- (5) 「東京商工会議所の東京港の船混み対策に関する要望」「船協月報」第2巻第10号 44～46頁。
- (6) 「日本貿易会の港湾機能麻痺対策に関する要望」「船協月報」第2巻第11号(1961. 11) 42～44頁。

II 船混み発生の要因

このような異常な船混みが発生した要因はいったい何であろうか。これは根本的には輸出入貨物および内航貨物の増加に対し、港湾の諸施設、すなわち岸壁、係船浮漂、艀、艀引船、荷役機械、上屋、倉庫、労務者等の増加が伴わないことから起こったものと考えられるが、なかんずくその直接の動機となったのは、春以来の輸入物資、殊にスクラップ、木材等の飛躍的增加にあるとみられる。

昭和36年の輸入は、通関額でみると、前年を29.4%上回る58.1億ドルの巨額に達した。かかる輸入の飛躍的増加の原因を、昭和37年の通商白書は次のような諸点⁽⁷⁾に求めている。

その第一は旺盛な設備投資である。企業の長期的な需要拡大の期待、根強いシ

エアー拡大意欲、貿易自由化を控えた合理化意欲の向上等がこのように旺盛な設備投資の拡大を招いたものとみられる。36年の輸入に直接の影響を及ぼしたと考えられるのは機械輸入の増加である。同年の機械類の輸入は、前年に比べて49%増、商品類別でみれば最高の伸びを示した。特に、設備投資の主流をなす一般機械の増加率は62%にも達し、なかでも工作機械、金属加工機械、事務機械、発電機、重電機等の増加が著しい。

その第二は鉱工業生産の目覚しい上昇である。36年の鉱工業生産は着実に上昇を続け、年間で前年を21%も上回った。鉱工業生産の目覚しい上昇に伴って、原材料の輸入は大幅に増大し、その増加率は28%と著しい伸びを示している。設備投資の活況を反映して、特に鉄鋼屑、鉄鉱石、粘結炭、銑鉄等鉄鋼原材料の増加率がおしなべて高かった。

その第三は根強い消費需要である。所得水準の向上に伴う根強い消費需要の動向が、36年の輸入に与えた影響も見逃せない。すなわち、コーヒー、ココア、果実、砂糖等の高級食品、とうもろこし、ふすま等の飼料、香料、化粧品、時計、運動用具等の高級雑貨類は高い増加率を示している。

その第四は貿易自由化の進展である。貿易の自由化は36年にも引き続いて促進され、その結果、わが国の自由化率は、60年末の44%から、61年末には70%まで高められた。このような貿易自由化の進展が輸入の動向にどのような影響を及ぼしたかを数量的に把握することはきわめて難しいが、しかし過去の事例からみれば、確かに自由化品目の輸入は自由化の実施に伴って一時的に増加するという傾向が目立っている。36年においても、4月、10月、12月の自由化実施に伴って、その品目の輸入が増勢を示しているものが少なくない。

こんどは目を転じて輸出について眺めてみよう。35年の輸出が前年に対し17.3%増加したのに比べれば、確かに36年の輸出は伸び悩んでいるけれども、前年を4.5%も上回っている。

かような輸出入特に輸入物資の著しい増大が今次の異常な船混みの主因をなしていることは確かであるが、しかしこれだけがその原因のすべてであるとみるのは当たらない。というのは、このほかに、見過しえない根本的要因があるからである。それは平素月末・月初にかなりの船混みが存在することである。かかる根

本的要因のうえに、輸出入物資の飛躍的な増加が積み重なって、異常な船混みが惹起されたとみるのが至当である。したがって、たとえ輸出入物資が大幅に増大したとしても、もし平素輸出入物資が月間平均して船積みまたは陸揚げされていたならば、おそらくあのような船混みは発生しなかったであろう。こうみえてくると、こんどのような異常な船混みを回避するには、輸出入物資の増大に直接対処する方策が立案されることが必要であるのはもちろんであるが、なんといっても、平素月末・月初に発生する船混みの緩和を図ることがより肝要である。

ところで、岸壁等の港湾基本施設ならびに上屋、舢舨、引船、荷役機械等の港湾機能施設の整備と港湾労働者の充足以外には、月末・月初における船混み解消または緩和の適策はないとして、もっぱらこれに期待せんとする動向が貿易業界に強くうかがわれる。なるほど、もし月末・月初の最高潮時における荷役を基準にして港湾諸施設を整備し、かつ港湾労働者の充足を行なうならば、かかる船混みも解消することは必ずしも不可能ではないが、しかし港湾荷役の月間波動性の解消または緩和に適切な手が打たれないかぎり、これは月間荷役閑散時に港湾諸施設と港湾労働者の遊休状態を発生し、これにより港湾施設使用料金の引上げと賃金の高騰、ひいては貿易の振興を妨げる港湾荷役料金の値上げという別の事態を招来しかねない。そこで、月末・月初における船混みを解消または緩和する方途として考えられるのは、かような船混みの発生するゆえんを現行取引面から究明し、それに対し適切な措置を講ずることである。

月末・月初における船混み原因については、海運業者による配船が月末に集中しているためであるとする貿易業界の主張と貿易特に輸出業者が月末に集中的に出荷するにあるとする海運業界の見解とまったく対立する二つの見方があるが、しかしこれは配船に従って輸出業者が出荷するというよりもむしろ出荷の多寡に応じて海運業者が配船するという方が実情に即した妥当な見方である。かくして、平素の月末・月初における船混みは主として輸出業者による月末集中出荷に起因するということになる。

なお、輸入がかような船混みに及ぼす影響は決して少なくないが、本稿では便宜上もっぱら輸出面に焦点を合わせて論及する。

(7) 通商産業省編「昭和37年通商白書—総論—」8～11頁。

Ⅲ 船積み月末集中の原因

昨年神戸税関が実施した、輸出申告の月末・月初集中について、関係業界に対するアンケートによる調査⁽⁸⁾と筆者自身が関係業界の担当者より直接聴取したところよりすれば、輸出業者の船積みが月末に集中する主たるゆえんは次の諸点に求めることができる。

その第一は、国際取引においては長年の商慣習により、商品の積出条件が大部分何年何月積というふうに取り決められていることである。例えば売買契約が10月積となっている場合には、商品は10月中に輸出国の港を積み出されることを要する。実際をみると、商品が月初または月央に船積みされることは比較的少なく、その大半は月末に積み出されている。これは10月積すなわち10月末積というふうな考え方が輸出業者の間に一般化しているためのようである。

その第二は信用状の開設が遅延することである。現在の国際取引においては、輸出業者は、輸出代金の回収を確保せんがため、普通、信用状特に取消不能信用状による支払方法を用いている。輸入業者は、売買契約が成立して、その条件のなかに支払が信用状によってなされることが規定してあるときは、自己の取引銀行に信用状の開設を依頼する。かような依頼を受けた銀行は同業者の業態、支払能力、信用等を勘案するとともに、商品転売先の業態等も併せ考慮し、かつ輸入貨物自体の市況等をも検討して、信用状開設の諸否を決定し、もし必要ならば適宜担保を徴して開設の依頼に応ずるのが普通である⁽⁹⁾。たとえ輸入業者は早期に信用状を開設せんとする意思を持っていても、このような事情に制約されて、信用状の開設は遅延する場合もある。また、信用状開設の遅延は輸入業者の作為によっても発生している。輸入業者は、できるだけ最近の相手国の市況および国内の相場にもとづいて取引するのが有利であるので、信用状の開設をできるだけ遅くしようとする。信用状を開設しない間は、同業者はすでに成立した契約内容を自己に有利なように改め、ときには解約することもできるからである。また、信用状開設にあたり銀行より金銭担保を徴される場合には、輸入業者は資金繰りの都合上信用状の開設をできるだけ繰り下げようとする。さらにまた輸入業者は支払うべき信用状開設手数料の負担を少なくするために、短期の信用状開設を意図する。ちなみに信用状開設手数料は長期の場合よりも短期の場合の方が低率である。通

信費を節約し、間違いの発生を防止するため、輸入業者は、信用状の開設を輸出業者に通知するのに、多く電信を使用しないで、航空郵便を用いている。これもまた信用状の接受を遅延せしめる一因をなしている。

その第三は、輸出業者が製造業者より商品を受け取るのが月末に片寄っていることである。輸出商品のなかには、商品生産によるものと注文生産によるものがあるが、注文生産がこれに関係する。注文生産の典型であり、かつわが輸出商品のなかで重きをなしている繊維製品を引例して、この問題を考察してみよう。海外の輸入業者と綿糸布の二次製品——晒、染、捺染等の加工品や変り織等の織物——についての売買契約が成立しても、輸出業者は、さしあたり生地綿布を仕入れるにとどまり、晒し、染め、捺染、織布の作業には入らず、これらの作業は輸入業者から信用状を接受して始めて開始される。それは、これらの注文品は色柄、織り方等が特殊性をおびているので、万一輸入業者が解約を申し入れてきたらば、これを他に転売することは至難であり、たとえ運よく転売できたとしても大幅の値引をよぎなくされて、大きな痛手をこうむるためである。このような生産方式がとられても、信用状が早期に開設されるならば、月末にかからないように作業は企画・実施されるはずである。ところが実際に信用状が開設されるのは、前述のごとき理由で、一般的に遅く、船積期限の月末2週間ないし20日前というのが普通である。これから作業に着手すれば、商品の出来上りと輸出業者への引渡しは月末になるのはあたりまえである。

また、輸出業者に対する商品の引渡しは月末になりがちな製造業者側の事由は次の諸点に求められる。

(1) 製造業者は前もって生産能力に応じた月間生産計画を作成するが、薄利を数量でカバーするために追加注文——輸出商品が多くこれに該当する——もできるだけ引き受けようとし、時には生産能力を超えることもあって、その結果商品の完成はおのずから月末になる。

(2) 国内向け商品については、毎月10日締切り、20日支払というふうには、早く納品すれば、それだけ早く代金の支払を受けられるのに反し、輸出品にあっては、早く納品しても、月末にならないと支払は行なわれない。すなわち月末払が多い——中小専門商社のごとく、商品と引替えに代金の支払が行なわれる場合も

ある——ので、製造業者は早期生産の意欲を阻害されがちである。またある種の鉄鋼製品のごとく、かような打算とは関係なく、月の前半には主として国内向け商品を、その後半には主として輸出品を製造するという方式が慣習的にとられているものもある。

(3) 概して利潤は輸出品よりも国内向け商品の方が大きいので、製造業者は自然国内向け商品に重点をおいて生産に従事することになる。

(4) 製造業者は、月末には原材料や賃金の支払を要するので、商品を輸出業者に引き渡して代金を入手すべく、月末を目途として、生産に拍車をかける。

その第四は、輸出業者は月末には是非とも船積みしなければならない事情にあることである。すでに述べたごとく、国際取引においては船積期限は各月末となっており、かつそれを裏づける信用状の有効期限も月末となっている。もし月末までに船積みが行なわれなかったならば、信用状にもとづく代金の支払を受けえないことはもちろん、時によっては輸入業者より値引を要求され、最悪の場合には売買契約が破棄されるおそれもあるので、輸出業者は月末には万難を排して船積みせんと努力する。

その第五は、月末の船便は輸出業者にとって好適であることである。月央に比べ、月末には、多くの船が就航し、しかも優秀船が配船されているというのがそのゆえんである。

船積みが月末に集中する原因は複雑・多岐であって、以上によって尽されたわけでは決してなく、しかも論及した事項についても例外のあることは、いうまでもない。

(8) 神戸税関業務部編「輸出申告の月末月初集中について——関係各業界のアンケート回答——」。

(9) 「貿易手続全解」全訂第12版 211～212頁。

IV そ の 緩 和 策

以上考察したとき船積みの月末集中原因を中心とし、かつその他の事項も加えて、いかにすれば船積みの月末集中化を緩和しうるかについて考究してみよう。このためには次のような諸方策が考えられる。

その第一は、輸出業者は輸出商品を月初、月央および月末に平均して船積みすべく、諸般の準備をととのえるよう計画実施することである。確かに国際取引では、商慣習により、商品の積出条件は大部分何年何月積というふうに取り決められてはいるが、しかしこれは船積みの極限を定めたものであって、輸出業者は、月初または月央に船積みしても契約条件にはいささかも抵触しない。

その第二は、商品の積出条件を何年何月上旬、中旬または下旬積というふうに取り決めることである。実際にも、現在、ある方面の取引においては、船積み期限および信用状の有効期限を売買契約が成立した日から数えて何カ月後とするような取決め方式がとられている。こうすれば、現在のごとく、月間に船積みさるべき商品が月末に集中する度合はかなり緩和されるであろう。

これは長年の商慣習を改変することになるから、輸入業者側の十分な了解と協力をうる努力が必要である。

その第三は、輸入業者に対して、早期に信用状を開設するように、極力働きかけることである。すでに述べたように、輸入業者は信用状の開設をできるだけ遅くらせんとしているが、これには諸種の利益が伴うからである。輸入業者からかような利益を多少とも奪うおそれのあるこのような試みを成功させるには、信用状開設の遅延が船混みの主因たることを同業者に訴えて、その協力を求めることが必要不可欠であるのは、いうまでもない。なお、一部の輸出業者のみによってこの運動が推進されるならば、その場合これら関係業者だけが取引上不利をこうむることが懸念されるので、これについての折衝は日本貿易会のごとき貿易業者の団体を通じて行なうことが無難である。

その第四は、輸出入業者間の話合いのうえで信用状の開設時期が決められるような場合には、商品の船積みが月末にかからないように配慮して、その開設時期を決めることである。ある種の鉄鋼製品の取引においては、輸出業者と輸入業者は、信用状はいつ開設するかについてあらかじめ話し合い、そして決定している由である。もしこのような仕方が拡張されるならば、現在みられるがごとき船積みの月末集中はある程度緩和されることは疑いない。

その第五は、信用状の開設を待たずに生産に着手しうるような場合には、輸出業者は、商品の船積みが月末に遭遇しないように生産を調整することである。大

手の総合貿易業者のなかには、海外に支店または系列法人をもっておるものがあり、それらを通じて注文を受けることもある。この場合には、売買契約の破棄等の危険はこれらの海外支店または海外法人が負担することになっている関係上、この総合貿易業者は、信用状の開設はなくても、受注と同時に生産を開始しうるわけである。これとは別に、長年の取引経験にもとづいて、輸入業者に対し十分な信頼をおきうる場合にも、輸出業者は、信用状の開設を待つことなく、売買契約成立後直ちに生産に着手することができる。

その第六は、輸出前貸手形制度を活用して資金の斡旋を行ない、それによって製造業者の早期生産意欲を高めることである。製造業者がややもすれば輸出商品の生産に熱意を欠く理由の一つは、月初また月央に納品しても、月末にならねば代金の支払は受けられないという不満にあることは、すでにみた通りである。このような不満を緩和する方法としては、輸出前貸手形制度の利用が示唆される。

この輸出前貸手形制度の骨子⁽¹⁰⁾は次の通りである。

(1) 対象となる取引形態

輸出前貸手形は、融資対象業者が輸出業者である輸出業者関係輸出前貸手形と融資対象業者が製造・集荷・加工業者である製造業者関係輸出前貸手形とに分れる。

i 輸出業者関係輸出前貸手形

これは、輸入業者と商品の売買契約を締結した輸出業者が、次のような場合に必要とする資金を調達するために振り出した手形である。

(i) 輸出商品の発注先製造業者に対し、商品を引き取る前に、生産、集荷、加工等のために要する資金を前渡しする場合

(ii) 輸出商品の発注先製造業者に対し、商品を引き取る際に、その代金を支払う場合

ii 製造業者関係輸出前貸手形

これは、輸出業者から輸出商品の製造、集荷または仕上・加工につき直接発注を受けた製造業者が、その製造、集荷、仕上・加工に必要な資金を調達するために振り出した手形である。

(2) 輸出前貸手形の要件

i 実質的要件

売買契約が締結済みであることを必要とするほか、輸出前貸手形は、船積み前または船積み後直ちに支払われる、(イ)輸出外貨、代金またはその代り円貨、あるいは(ロ)輸出円貨代金により決済されることが確実であることを必要とする。

なお、本制度による融資資金は、直接の融資対象業者が輸出業者の場合——輸出業者関係前貸手形の場合——であっても、究極的には必ず輸出商品の製造、加工等を行なう製造業者の手に渡るものであることを必要とする。

ii 形式的要件

① 手 形 形 式

輸出業者関係輸出前貸手形——輸出業者を支払人、製造業者を受取人とし、製造業者の輸出業者あて戻し裏書形式による手形、または輸出業者の融資金融機関あて単名手形

製造業者関係輸出前貸手形——製造業者の融資金融機関あて単名手形、または輸出業者を支払人、製造業者を受取人とする手形

② 手 形 金 額

輸出業者関係輸出前貸手形——輸出商品調達のため前貸、買取りその他諸掛り支払に要する資金（通常輸出商品のFOB価額から輸出業者の利潤相当分を差し引き、船積みまでに当然必要と認められる金額）の範囲内、製造業者関係輸出前貸手形——輸出商品またはその原材料の製造、集荷または加工に要する資金（通常輸出商品または原材料の受注金額から製造業者の利潤相当分を差し引き、当然必要と認められる金額）の範囲内

③ 手 形 期 間

原則として6ヵ月（車輛関係の場合は8ヵ月）以内の必要期間

④ 確 認 資 料

確認資料としては、(イ)輸出契約書（但し、正式の輸出契約書のない場合は、取引成立までの往復文書等でもよい）、(ロ)製造業者に対する発注書、(ハ)融資金融機関が製造業者に対して送金もしくは振込済みの旨を証した書類または製造業者の受領書の提出を必要とする。もっとも、製造業者関係輸出前貸手形においては、(ハ)は提出の要がない。

(3) 輸出前貸手形の取扱金融機関

日本銀行に対し本制度により輸出前貸手形の適格確認を請求しうる金融機関は、日本銀行の取引先である銀行、農林中央金庫および商工組合中央金庫である。

(4) 日本銀行における輸出前貸手形の取扱

i スタンプの押捺

日本銀行は、融資金融機関から輸出前貸手形の適格確認の請求を受けた場合は、要件を確認のうえ、手形面上に所定のスタンプを押捺する。

ii 輸出前貸手形による貸出

スタンプ押捺済みの輸出前貸手形は、日本銀行の手形貸付適格担保として取り扱われるほか、次の要件をそなえるものは日本銀行の割引適格手形として取り扱われる。

(イ) 取消不能信用状が開設済みであること

確認資料として、信用状（電信の場合は通知書）またはその写しの提出を要する。

(ロ) 日本銀行が割り引く日から3カ月以内に満期日の到来するものであること

なお、輸出前貸手形が手形貸付適格担保として取り扱われる場合の貸出金利は日歩1銭3厘であり、他方、それが割引適格手形として取り扱われる場合の割引金利は日歩1銭2厘である。

ところで、信用状到着後における輸出前貸金融については、その回収は保証されかつ短期であるので、金融機関には不安を惹起しないのに反し、輸出契約成立後信用状到着までにおける輸出前貸金融については、輸出代金回収の保証がないので、金融機関にとっては不安を免れない。このような金融機関の不安を払拭する方途としては現行輸出金融保険制度⁽¹¹⁾の活用が示唆される。

その第七は、船積船荷証券 (Shipped or On board B/L) のほか、受取船荷証券 (Received B/L) によっても、荷為替手形を振り出せるように信用状の条件を改訂することである。現行の信用状は、荷為替手形の発行に船積船荷証券を必要としているので、輸出商品はすでに完成し、臨港地区に持ち込まれて、いつでも船積みされうるような状態にありながらも、船積みが完了するまでは船積船荷

証券は発行されず、よって輸出業者は荷為替手形を振り出して輸出代金を回収することができず、その結果製造業者に商品代金を支払いえないので、同業者の生産意欲をそこなうことになる。もし、輸出商品を海運業者の倉庫またはその指定する場所に持ち込めば受取船荷証券が発行され、それによって荷為替手形を発行することを信用状が認めるようになれば、ここに輸出業者はより早期に輸出代金を回収する道が開かれ、さらにこれを製造業者の支払に充てることによって、多少なりとも同業者の生産意欲の高揚をはかることができる。

もっとも、受取船荷証券によって荷為替手形の発行を認めることにはかなりの危険が伴うので、信用状開設銀行がこれを承引することは多大の困難が予想される。

その第八は、船積みの幅帳する月末に出荷される輸出商品については、正規の運賃のほかに割増料金を徴収し、他方、船積みの閑散な月央に出荷される商品については、奨励金を支払って、月末における船積みを抑制するとともに月央における船積みを促進することである。この際、奨励金の支払は徴収される割増料金によって行なうことが考えられている。

実際、かつて貿易業界が率先してこの種の制度を採用したことがある。それは日本綿糸布輸出組合の船積合理化促進協議会である。その概要は次のごとくである。

(1) 目 的

本会は、綿糸または綿織物（以下貨物という）の輸出について、会員共同して船積みの合理化を図り、もって綿糸布輸出貿易の健全な発展に資することを目的とする。

(2) 名 称

本会は船積合理化促進協議会と称する。

(3) 会員の資格

本会の会員たる資格を有する者は、その者が本会に加入しようとするときの過去2年間における貨物の船積個数が平均300個以上の実績を有する輸出業者とする

(4) 事業

本会は次の事業を行なう。

i 貨物の船積みについて一定期間における過度の集中を排除すること

ii その他本会の目的を達成するに必要な事業

(5) 出 資 金

会員は事業を行なうため出資金 1 口 10 万円を払い込まねばならない。

(6) 賦 課 金

本会は事業を行なうについて必要な経費を支弁するため会員から賦課金を徴することができる。

また船積合理化促進協議会事業規約の大綱は次の通りである。

(1) 船積時期の規制

i 会員は全地域向けに輸出する貨物の輸出契約については、その船積みが月初または月末に著しく集中しないようにこれを締結しなければならない。

ii 会員は全地域向けに名古屋、大阪、神戸のいずれかの港から輸出される貨物の船積量については、月初または月末に著しく集中して船積みしないものとする。

(2) 調整金の受払

会員は、名古屋、大阪、神戸のいずれかの港から貨物を輸出したときは、毎月の貨物の船積量（個数）に応じて、本会と翌月末日までに別表に定める算式により算出した調整金の受払を行なうものとする。

（別 表）

i 第 1 調整点数を P とする

$$P = m \times \left(\frac{n}{m} - \frac{N}{M} \right)$$

ii 第 2 調整点数を Q とする

$$Q = m \times \left(\frac{0.25a + 0.5b + 0.75c + d + 1.5e + 2f}{m} - \frac{0.25A + 0.5B + 0.75C + D + 1.5E + 2F}{M} \right)$$

iii 調整金（円）= $20 \text{円} \times \left\{ \left(P \times \frac{1}{3} \right) + \left(Q \times \frac{2}{3} \right) \right\}$

但し

① M は全協定者、m は当該協定者の当該月間における船積貨物の個数

② N, A, B, …… F は全協定者、n, a, b, …… f は当該協定者の税関に対する輸出申告年月日を基準とした当該月間の 5 日から 25 日までにおけるそれぞれ次に掲げる貨物の船

積個数

(イ) N, n: すべての貨物

(ロ) A, a: 綿糸

(ハ) B, b: 生地綿布

(ニ) C, c: 晒綿布

(ホ) D, d: 浸染綿布

(ヘ) E, e: 捺染綿布

(ト) F, f: 糸染綿布

③ 調整金額は、正数（負数）の場合は当該協定者の受領（支払）金額を示すものとする。

この制度は昭和32年2月に始まり、3カ年余り続いたが、35年5月にいたって廃止された。それは(イ)これによる船積月末集中排除の効果が具体的につかめないこと、(ロ)日本綿糸布輸出組合のみの実施に終わり、他の組合は従来のもままであったことなどからしだいに熱がさめたためである。

最後にその第九は、海運業者による配船を月初、月央、月末に平均化して行なうことである。船積みが月末に集中する現状のもとでは、海運業者が集荷の多い月末に配船を集中することは自然の理である。したがって、これを実施するには、あらかじめ運賃プール制を採用するなど、関係海運業者相互間の利害を調整する配慮が必要である。もっとも、その航路に有力な盟外定期船業者が就航している場合には、この実施にかなり困難が伴うことは、もちろんである。

以上船積みの月末集中を緩和するための方策について私見を披瀝したが、しかし、それらが内外関係者に及ぼす影響には大きなものがあるので、これらが容易に陽の目をみるとはもうとう考えていない。その成否はひとえに、貿易業界が船混みの実態を正しく認識し、その実現に努力するかどうかにかかっている。確かにこれは当面貿易業界にとってはある程度負担になるであろうが、しかし最終的には同業界に対し利益をもたらすことは疑いない。

(10) 日本銀行「日本銀行輸出貿易手形制度概要」4～10頁。

(11) 「貿易手続全解」437～438頁。