

JIFFA

一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会

NEWS

第 194 号
2015年1月



今月の表紙



目黒不動尊
〈撮影：横浜市 畑山 剛〉

今月の裏表紙



兼六園
〈撮影：大阪府 M. N.〉

C O N T E N T S

年頭所感	年頭のご挨拶 会長 中村 次郎 1 年頭のご挨拶 国土交通省大臣官房物流審議官 羽尾 一郎 2 年頭のご挨拶 国土交通省総合政策局国際物流課長 小瀬 達之 5
研修会	第四回海外駐在員のための研修会をジャカルタで開催 6
News Up to Date	平成26年度「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催) 新たに173名の誕生で認定者総数は4,969名 31 平成26年度「初級中国語講座」(東京開催) 成績優良者修了証授与式を開催 37
	フォワーダーのためのQ&A ⑤ 38
随想	港だより (16) 敦賀港 41 海外だより (87) “東アフリカ訪問雑記” 44 英誤徒然草 (137) 46 日中「漢字あれこれ」(75) 51 Brush Up Your Logistics English (107) 52 業界関連トピックス 53
	JIFFA Forum こんにちは 55 協会活動報告 56 会員各社の素顔 58 会員の異動等のお知らせ・幹事および委員の異動 59
	JIFFAホームページ掲載最新情報 60

本誌の表紙を飾る写真を募集しています。季節感のあるカラー写真で、横長サイズのプリント。次号は3月号です。撮影日、撮影場所、氏名、住所を添えて、2月20日までにJIFFA事務局まで郵送ください。採用分には薄謝を進呈いたします。

〈編集・発行人〉一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会 (JIFFA)
 広報委員会
 〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14 アクロス新川ビル・アネックス4F
 ☎ (03) 3297-0351 ☎ (03) 3297-0354
 URL: <http://www.jiffa.or.jp>
 1部300円 (送料別)

年頭所感

年頭のご挨拶

会長

中村 次郎



謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

平成27年の年頭にあたり、国際フレイトフォワーダーズ協会会員の皆様方のご健康とご活躍、並びに会員各社及び業界の発展を心から祈念申し上げます。

さて、業界を取り巻く状況につきましては、世界経済は先進国を中心に引き続き緩やかな回復基調にはあるものの、やや緩慢な足取りのユーロ圏、拡大が若干停滞気味の新興国経済等の影響もあり、決して予断を許しませんが、現在の原油安・円安基調の追い風の中で日本経済が今後ますます好転してゆくことを大いに望みます。

かかる状況の下で26年度上期、会員が取り扱った国際複合輸送貨物量の実績は輸出が対前年同期で19.8%増、輸入については11.5%増、輸出入合計では14.4%増の5,494万トンとなり、半期ベースで初めて5,000万トンを突破しました。堅調な成長を続けるアジアを中心とした国際物流はまだ拡大基調にあります。多様な荷主ニーズに対応した木目細かなサービスをワンストップで

請け負うフレイトフォワーダーにとり、グローバルな発展、拡大の可能性はますます広がっていくものと思われまます。

このような状況の中で、当協会は更なる活動のグローバル化を志向し、ロジスティックスの持続的な発展に向けたサポート活動を推進してまいります。

一年前に正会員として加盟したFIATA (国際フレイトフォワーダーズ協会連合会) の活動を通して得られるタイムリーなグローバル情報を積極的に皆様に発信し、世界100カ国の代表協会で構成されるFIATAとの広範囲に亘るコラボレーションを深めながら国際交流活動に益々拍車をかけていきたいと存じます。

一方、昨年、20年ぶりに実施したJIFFA国際複合一貫輸送約款並びにJIFFA WAYBILL約款の条項・条文の改訂に関し、利用者の皆様の更なる保護に供するよう啓蒙活動を促進し、加えて、貿易手続きや物流管理のIT化、輸送の安全確保強化、グリーン物流の更なる促進などの取り組みを強力に推進してゆく所存です。

もう一つの柱である海外物流調査事業に関しては、経済情勢の変動、サプライチェーンの変化等に伴い、常に最新の海外物流事情を把握していくことが重要であり、昨年は堅調な発展が続く中国内陸部 (重慶・成都・西安) の調査を行いました。今年も積極的に調査活動を展開してまいりたいと存じます。

当協会は委員会活動がコアであり、今年も委員会と事務局との緊密な連携を進めながら会員の皆様のニーズに即した諸活動を進めていきたいと存じます。特に、会員各社の人材育成は、当協会事業の大きな柱でありますので、講習や研修がより時代の要請に適した実践的な内容となるよう更に工夫していきたいと考えております。

最後に、会員の皆様には益々のご指導、ご支援を賜りますようお願いいたします。私の年頭のご挨拶といたします。

年頭の辞

国土交通省大臣官房物流審議官

羽尾 一郎



新年あけましておめでとうございます。

旧年中は、物流行政の推進に当たり、多大なご支援と御協力を賜り、心から感謝申し上げます。

物流業は市場規模24兆円で旅客の約2.4倍、日本のGDPの5%を占め、169万人もの労働就業者を抱えているなど、我が国にとって重要な産業であり、また、国民生活や経済活動を支えるインフラとして大きな役割を果たしています。こうした物流を支えるため日々ご努力いただいている皆様に、心より敬意を表します。

一方で、人口減、メーカー生産拠点の海外移転等により、将来的な国内の輸送・保管需要の減少が見込まれます。加えて、コスト削減や品質向上、安全面や環境面での対策、災害対応力の強化など、物流事業者への社会的な要求水準が高まっていることや、業界内では労働力不足、諸コストの高騰といった問題を抱えている現状を見ると、物流業界の置かれている立場は厳しいものとなっていると認識しております。このような中で、物流審議官部門としては、物流業界の積極的な事業展開をサポートするとともに、物流関係各局、関係省庁等とも連携しつつ、諸課題

の解決に向け支援する役割を着実に果たして参る所存です。本年も物流行政にご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

1. 物流政策の全体的な方向

大きな方向性としては、①物流の高度化・効率化、②持続可能な物流ネットワークの構築、③安全・安心な物流の確保、の三本を柱として、総合物流施策大綱（2013～2017）の実施状況の検証やそれを踏まえた見直しも行いながら、施策を展開して参りたいと考えております。また今年も、物流審議官ポストの新設から丸二年を迎える年であり、それぞれの政策課題についてこれまでの一年半の間に意見交換や調査を通じ検討してきたものを一定の政策の形にして打ち出し、具体的な成果を生むよう取り組んでいきたいと考えております。

以下においては、昨年顕著となった物流業界の労働力不足への対策の他、政府の地方創生の取組の一環としても注目されている過疎地等における新たな物流システムの構築なども含め、具体的な取組を紹介して参ります。

2. 具体的な取組内容

(1) 物流分野における労働力不足対策

昨年は、景気の回復や消費税率の引き上げに伴う駆け込み需要等に伴う貨物量の増加等を背景に、トラック、内航海運等における労働力不足が顕在化し、物流分野における大きな課題として注目を集めることとなりました。こうしたことを受け、昨年4月、物流審議官が座長の「物流問題調査検討会」を設置し、関係局や業界団体の皆様と共に物流分野における労働力不足対策について検討を進めているところです。労働力不足への対応としては、物流分野の魅力を高め、効果的にPRすること等による新規就業を促進すると同時に、モーダルシフトや共同輸配送のさらなる促進、宅配便の再配達削減、国際海上コンテナのラウンドユースの促進などによる物流の効率化・省力化を図っていくことが必要であると考えております。こうした労働力不足対策の実行に向け、今年度中に、「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」を策定すべく取り組んでいきたいと考えております。

(2) 過疎地等における新たな物流システムの構築

人口急減・超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し、各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創っていくことが重要です。このため、過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな物流システムについて、引き続き検討を進めていきます。具体的には、昨年設置しました「地域を支える持続可能な物流システムのあり方に関する検討会」において、今後の過疎地等における持続可能な物流体系のあり方に関する長期ビジョンをとりまとめるとともに、モデル事業を実施し、地域と物流事業者の双方がWin-Winの関係になれるような取組をより具体的に検討して参ります。

(3) 物流効率化等に向けた税制支援

平成27年度税制改正については、物流総合効率化法の認定を受けた物流施設に対して、所得税・法人税の割増償却、固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置が講じられることとなりました。

また、倉庫や通運で利用するフォークリフト等に使う軽油引取税の課税免除についても、期限が延長されました。

両制度については、物流の機能強化、災害発生時の物流機能維持及び環境対策等における倉庫業並びに鉄道貨物利用運送事業の重要性が改めて認められたものと認識しており、制度の延長に向けご尽力いただいた

皆様のご努力に心より敬意を表します。また、関係する皆様におかれましては本制度の積極的な活用をお願いいたします。

(4) 国際物流システムの国際展開

我が国の質の高い国際物流システムの国際展開に向け、本年も引き続き、官民が一体となって戦略的に取組を実施して参ります。

昨年は第5回日中韓物流大臣会合が横浜で開催され、多くの関係者のご協力の下、これを成功裏に終えることができました。会合で採択された「横浜宣言」及び行動計画に基づき、シャーシの相互通行の航路拡大等各取組を順次進めているところです。本年も引き続き、中韓両国と連携しながら、北東アジアのシームレスな物流の実現等を推進して参ります。

ASEANについては、アジア物流パイロット事業として、昨年9月から10月にかけて、ミャンマーにおける貨物鉄道へのモーダルシフト促進のための実証事業を実施しました。この事業を通じて明らかとなった効果や課題については、今年1月に開催予定のミャンマー政府との物流政策対話において、課題の改善に向けて議論することとしております。

この他、アジア物流パイロット事業については、今年度さらに2案件（①東西経済回廊における新たな物流システム導入と物流インフラの有効活用に係る実証事業（東西経済回廊におけるトラックとベトナム鉄

道を使ったハノイバンコク間の複合輸送）、②メコン地域におけるクロスボーダー宅配事業に係る実証事業）の実施を予定しています。また、ASEAN物流市場への優秀な人材の輩出及び我が国物流事業者の優秀な現地人材の確保のため、人材育成にも力を入れて参ります。

また、昨年10月に、（株）海外交通・都市開発事業支援機構が設立されました。物流分野においてもその支援制度が活用され、我が国の質の高い物流システムの海外展開がさらに加速されるよう、関係者への働きかけを行って参ります。

(5) グリーン物流の促進

昨年12月にリマでCOP20が開催され、京都議定書に代わる2020年以降の新たな枠組みの協議が始まっています。物流分野においても一層の低炭素化を図る必要があり、引き続き、共同輸配送、トラック等各輸送モードや物流拠点の低炭素化、冷凍・冷蔵倉庫への省エネ自然冷媒冷凍等装置の導入等の推進により、物流分野における環境負荷の低減を図って参ります。

また、今年でグリーン物流パートナーシップ会議も11年目となります。取組のさらなる発展のために検討を行うことに加え、引き続き生産・調達・在庫管理まで含めた物流全体の効率化、サプライチェーンの低炭素化を促進します。

さらに鉄道・船舶へのモーダルシフトや輸出入コンテナの鉄道輸送を

促進するための検討も進めて参ります。また、昨年10月に発生した台風により東海道線が長期間不通となったことで、モーダルシフト推進のためのボトルネックの存在を再認識いたしました。今回の事案を踏まえて輸送障害発生時の課題を抽出し、とるべき改善策等について、JR貨物等と勉強して行きたいと考えています。

(6) 災害に強い物流システム

災害に強い物流システムの構築にも引き続き取り組んで参ります。東日本大震災における経験等を踏まえ、平成23年度より各地方運輸局において、物流事業者等の関係者から構成される協議会を設置し、迅速・確実な支援物資輸送体制の構築に関する検討を進めて参りました。

今年度は関東運輸局において、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送について、調整事項・共有情報の整理や連携体制の整備に向けた検討を行っており、平成27年度以降は同様の検討を全国に展開していきたいと考えております。

また、昨年8月より「荷主と物流事業者が連携したBCP策定促進に関する検討会」を設置し、災害時におけるサプライチェーン維持のための検討を進めておりますが、本年3月にも「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」のとりまとめを行いたいと考えています。

3. 結び

このような政策課題は、どれも簡単に解決策が見つかるものではありませんが、物流産業の重要性や、社会基盤としての物流の役割を踏まえ、我が国の物流の発展に向け、今後も物流事業者の皆様や荷主の方々、自治体等との連携を強め、着実に施策を前進させて参りたいと思います。

物流事業者の皆様におかれても、物流行政への引き続きのご理解、ご協力をお願いするとともに、新しい年が皆様にとって希望に満ちた大いなる飛躍の年となりますことを心から祈念いたします。

年

年頭の辞

国土交通省総合政策局国際物流課長

小瀬達之



新年明けましておめでとうございます。

日頃より国際物流行政にご理解と多大なご支援をいただき心から感謝申し上げます。

国際物流課が発足して1年半がたちました。初心を忘れず、今年も、物流業界の方々と意見交換を行いながら、我が国物流システムの海外展開を促進するため、国際物流施策に全力で取り組んで参ります。

昨年は、日本で6年ぶりに日中韓物流大臣会合が開催され、貴会をはじめ多くの関係者のご協力を得て、成功裏に終えることができました。会合で採択されました共同声明「横浜宣言」に基づき、北東アジアのシームレス物流の実現に向け、シャーシの相互通行の実証事業の拡大、物流機材（パレット）のリターナブル化のための実証事業の実施等各種取り組みを、三カ国連携し、順次進めて参ります。

また、ASEANの関係では、アジア物流パイロット事業として、昨年9月から10月にかけて、ミャンマーにおける貨物鉄道輸送のコンテナ化によるモーダルシフト促進のための

実証事業を実施しました。この事業を通じて明らかになった効果や課題については、その改善に向け、今年1月に開催予定のミャンマー政府との物流政策対話において議論を行うこととしております。

このほか3月末までに、メコン地域において2件のパイロット事業を予定しています（「メコン地域における宅配貨物の一貫輸送サービス導入」及び「東西経済回廊における新たな物流システム導入」）。昨年12月に開催されたベトナム政府との物流政策対話において、両事業の実施についてベトナム政府に対し協力要請を行ったところであります。

我が国物流企業が事業活動を行う際の障壁の解消等ビジネス環境の整備に向け、物流政策対話や経済連携交渉等を通じて、関係国政府に働きかけて参ります。

さらに、優秀な現地人材の育成・確保を目的に、人材育成事業として、ベトナム運輸省傘下の交通大学の学生を対象にした物流研修の実施の準備を進めております。

昨年10月に、「(株) 海外交通・都市開発事業支援機構」が設立されました。物流業界においても同機構に対する期待は高いと伺っておりま

す。当課としても、この支援制度により、我が国の質の高い物流システムの海外展開が加速するよう、関係者への働きかけを行って参ります。

貨物利用運送事業法関係では、安全で安心な輸送の確保は物流事業者の使命であり、今後も引き続き、監査等を通じコンプライアンスの徹底を図り、信頼される物流サービスの向上に取り組んで参ります。

また、予定されている商法の改正にあたっては、法制審議会商法部会等での議論及び改正案を踏まえ、皆様方の知見をお借りしながら、標準運送約款の改正等迅速かつ適切な対応をしていきたいと考えております。

最後となりますが、今年一年、引き続き、国土交通省へのご理解、ご協をお願いするとともに、皆様方のますますのご発展を祈念いたしましてご挨拶に代えさせていただきます。

研修会

第四回海外駐在員のための研修会を ジャカルタで開催

教育委員会／法務委員会共催

JIFFA教育委員会・法務委員会では、ジャカルタ・ジャパン・クラブ(JJC)との共催により、昨年11月24日に「海外駐在員のための研修会」を開催しました。

報告内容

教育委員会 山崎副委員長

両委員会では、JIFFA会員である運送人やフォワーダーから日頃問い合わせが多い事項や業務上必要な知識及びトラブルに巻き込まれやすい事項などから、会員が興味あるテーマを選んで研修会・セミナーを開催しております。海外での開催はバンコク、上海、香港に続いて第四回となりますが、今回はJIFFA会員様に加えてJJCの会員様にも広く参加を募っていただいた結果、40社から64名の皆様が参加され、熱気溢れる研修会となりました。

発展著しいジャカルタは地下鉄の建設に湧き、高層ビルの建設もあちらこちらで進む活気に満ちた街でした。丁度雨期の始まりとなる時期で、突然降り始めた滝のような雨の中を大量の自動車やバイクが塊りとなって進む超エネルギーギッシュな眺めにただただ嘖然とするばかりでしたが、渋滞にもかかわらず参加者全員が定刻どおり到着され、ほぼ満席となった熱気の中、研修会はJJC吉田事務局長の司会進行のもと、JJC運輸グループ代表理事の森澤洋一郎PT.NYK Indonesia社長の開講の辞によって幕を開けました。



ジャカルタ・ジャパン・クラブ(JJC)事務局長
吉田氏

研修会名 「海外駐在員のための研修会」

開催日時 平成26年11月24日（月曜日）午後1時半～午後5時

開催場所 ジャカルタ・ジャパン・クラブ会議室

テーマ1：いわゆる元地回収B/L（Surrendered Bill of Lading）の問題点とWAYBILLの活用について

講師：山九株式会社 3PL事業部 参与 伊東 仁一氏（JIFFA法務委員会 委員）

第一部 いわゆる元地回収B/Lのリスクを知ろう

第二部 いわゆる元地回収B/Lに関連した判例と解説

第三部 WAYBILLの活用に向けて

テーマ2：貨物損害発生時の運送人の対応

講師：損害保険ジャパン日本興亜株式会社 海上保険金サービス室 物流保険金サービス第一課
特命課長 篠原 夏雄氏（JIFFA法務委員会委員）

PT. Asuransi Sompō Japan Nipponkoa Indonesia President Director 草野 弘氏

第一部 基礎知識編

第二部 ケーススタディー編

事務局 第一港運株式会社 山崎 理部長（JIFFA教育委員会副委員長）

JIFFA 浅田 敏夫部長（法務委員会事務局） 小柳 美紀課長（教育委員会事務局）

テーマ1ではJIFFA法務委員で山九株式会社3PL事業部の伊東仁一参与が講師をつとめられ、特にアジアを中心に慣例化しているB/Lの元地回収の問題点とWAYBILLの活用について講義を行いました。このテーマは平成25年9月に東京にてJIFFA法務委員会・教育委員会が共催した「運送関連書類研修会」で取り上げて以来、同年11月には香港で、平成26年7月には博多にて取り上げ、JIFFAとしても各地で警鐘を鳴らし続けている重要な課題の一つで、「所謂BL

海外駐在員のための研修会

の危機問題」の解決策としての元地回収B/Lの危険性と、元地回収B/Lに関連した本邦、中国、韓国の判例を解説いただきました。

テーマ2では、JIFFA法務委員で損害保険ジャパン日本興亜株式会社海上保険金サービス室物流保険金サービス第一課の篠原夏雄特命課長が講師をつとめられ、JIFFA国際複合輸送業務集中講座や運送関連書類研修会でも好評を博したテーマである貨物損害発生時の運送人の対応について講義を行いました。基礎知識編とケーススタディ編の二部構成で、第一部では運送人が知っておくべき基礎知識を、第二部では具体的な事故事例を挙げながら運送人の対応を解り易く解説いただきました。

参加された皆さんは、通関問題やインフラ問題他インドネシア独特の問題と毎日向き合い“変化球”と“危険球”ばかりの大変な日常の中でのご出席だったと思います。今回の研修会が、改めてリスク管理の基本に立ち戻って考える良い機会となったのであればこの上なく喜ばしいことと思います。講義終了後はJJCさんのご厚意により、受講された皆さんとの懇親会が開催され、現地のナマの声も聞くことができ、私達JIFFA事務局一同にとっても意義深い懇親会となりました。

最後にこの場をお借りしまして、研修会開催に向け検討の段階からご協力くださいましたジャカルタジャバンクラブの吉田事務局長、運輸グループの森澤代表理事、関係者の皆様、滞在中お世話頂きましたPT.Asuransi Sompō Japan Nipponkoa Indonesia草野社長をはじめ皆様、並びに講師の方々に厚く御礼を申し上げます。

開講の辞

JJC運輸グループ 森澤代表理事

ただ今ご紹介にあずかりました、ジャカルタ・ジャパン・クラブの運輸グループ代表理事を務めます、森澤でございます。

我々ジャカルタ・ジャパン・クラブは、インドネシア最大の日本人会であると同時に、いわゆる日本人商工会議所の機能を持っておりまして、法人会員585社が加盟するインドネシアで最も大きな外国商工会議所でございます。

本日は、国際フレイトフォワーダーズ協会様のご協力により、このような研修会を開催していただけたとのこと、スピーカー、事務局の皆さまにおかれましては、遠路日本からお越しいただきまして誠にありがとうございます。国際フレイトフォワーダーズ協会様ではこのように、国際複合輸送業務に携わる皆さんに役立つテーマを取り上げて、これまで各国で講演会を開催し知識向上に努めてこられていると伺っており、改めて敬意を表したいと思います。外地におりますと、専門的な最新事情について日本語で学ぶ機会も限られますので、このような機会を与えていただきましたことに感謝申し上げます。

インドネシアでは先月20日にジョコ・ウィド新大統領が就任いたしましたことは皆様ご承知のとおりです。ジョコウィ新大統領は、民間企業経営者出身ということで、直接投資をインドネシアに呼び込むために、プロ-ビジネスの姿勢を見せております。新政権はMaritime Axis=「海洋軸/海洋国家」をテーマとしたビジョンのもと、ネイションワイドの物流網整備強化が政策のトッププライオリティに挙げられております。

特に、ロジスティクスコストの削減がインドネシアの競争力を高めるために不可欠である、と述べており、物流インフラの発展に尽力される意向です。

私自身海運業界に身を置いておりますが、本日こちらにいらっしゃる皆様には釈迦に説法であります。インドネシアは港湾の混雑、道路の渋滞、通関のリードタイムや職員の品質などの面で物流業界にとっては非常にビジネスが難しい国です。物流面の脆弱さが、当地でビジネスを行う上での大きなリスクとみなされてまいりましたが、新政権のリーダーシップに強く期待をしたいと思います。

さて、当地で国際複合輸送業務に携わる我々にとって、一つ一つビジネスのリスクを減らしていくことが肝要です。本日取り上げていただける元地回収B/LとWaybillの有効性や貨物ダメージへの対応というテーマは、日常に則した実



JJC運輸グループ代表理事 森澤氏
P.T. NYK LINE INDONESIA President Director

研修会

務的な内容でありながら、それぞれのケースが起こってから勉強し直すこともあろうかと存じます。実務に役立つ基本的かつ重要なポイントを解説いただけるとのことで、この機会に是非知識習得に努めていただければと存じます。

セミナー終了後には、懇親会も用意してございます。私の立場から申し上げるのは大変おこがましいのですが、競争法の観点から話題を選ぶことにはなりませんが、この機会にぜひ懇親を深めていただければと存じます。

本日のセミナーが皆さまの業務の一助となることを願ひまして、私の挨拶とさせていただきます。

テーマ1 いわゆる元地回収B/L (Surrendered Bill of Lading) の問題点とWAYBILLの活用について

法務委員会 伊東委員

テーマ1でお話したいことは3点。

第1に元地回収B/Lは、便宜的、変則的な方法で条約や法律などの裏付けがないということ。しかし仕向地での荷渡しを迅速化する方法として、日本、中国、韓国、さらに頻度は低いもののインドネシアでも、実務の世界で使われていること。

第2にお話したいことは、元地回収B/Lにより運送人あるいは荷主が予想もしない問題がいろいろ起こっていることだ。どのような問題が起こってどのような判例が出ているかは、後ほどJIFFA法務委員会委員長でJIFFAの顧問弁護士をされている岡部先生が作成された資料に基づきお話する。元地回収B/Lのトラブルの時、JIFFA会員は2つの顔を持っていることを考える必要がある。すなわち、NVOCCとしては、荷主に対して運送人であること。しかし実運送人すなわち船会社などを使って国際輸送サービスを提供しているわけであり、船会社等に対しては荷主の立場である。我々はB/Lの元地回収をすることによって、運送人と荷主という2つの立場でリスクを負う可能性があるということだ。

お話したいことの第3は、WAYBILLを活用してくださいということである。欧州、あるいは北米では長年にわたりWAYBILLを使うのが当たり前になっている。日本あるいは韓国や中国といった一部の国を中心にまだB/L元地回収という便宜的な方法が行われている。B/L元地回収のリスクをよく理解したうえで、商取引上支障のないものについては、B/L元地回収に代わってWAYBILLを使うようにしていただきたいということだ。

第一部 いわゆる元地回収B/Lのリスクを知ろう

1-A 船荷証券の危機とその対策

1) 船荷証券 (Bill of Lading, B/L) の危機とは何か

基本的に運送人は貨物を仕向地で荷主に引渡すわけで、当然その時にはB/Lの原本を要求する。私が勤務先に入社した40年数年以上前は、本船のスピードは遅く、コンテナ船ではないので雨が降ると荷役はできず、海上輸送には、今では考えられないほどの長い日数を要していた。そのため船会社が発行したB/Lを、仕向港に航空便に送っておけば、船が着く前にはほぼ確

実に届いていた。

ところが1960年代末から1970年代以降、高速コンテナ船が各航路に順次導入され、輸送所要日数が飛躍的に短縮されたコンテナ輸送が貨物輸送の主流になり、貨物を積載した本船が仕向港に着いているのにB/Lが届かないということが頻発するようになった。近海航路はもちろん、欧州・米国などの距離のある航路でもB/L含む運送書類を荷為替取り組みのために銀行経由で仕向け地に送付することで、荷受人のB/L原本入手が遅れてしまうことが良く発生した。このような現象を「船荷証券の危機」(The B/L Crisis)、また



第一部 講師
山九(株) 参与 伊東氏 (JIFFA法務委員会 委員)

海外駐在員のための研修会

は「早い船の問題」(The Fast Ships Problem) といっている。

2) 船荷証券の危機に対する解決策、慣行

この船荷証券の危機に対する現実的な解決策として考えられたのが元地回収B/Lである。船荷証券の危機に対して実際に取られている方策は3つある。1つはよくご存じの保証渡しである。B/L原本が未着の場合、荷受人が運送人に一切迷惑をかけないと約束する保証状を差し入れて、貨物を引き取る慣行がある。運送人によって、また荷主の状況によっては「銀行の連帯保証の付いた保証状でなければだめだ」と言われることもあると思う。B/Lは引き渡し請求権を化体した権利証券であって、保証渡しをした運送人のリスクは非常に大きくなる。MT B/Lの表面には「運送人はB/Lと引き換えに仕向け地で貨物を渡す」と記載されている。B/Lを回収しないで、保証状だけで貨物を引渡すことは、B/Lに書いてあることと違うことをするわけで非常にリスクが大きい。しかし実務的にはかなり広く行われているということである。

2つ目の方法としてはWAYBILLの利用がある。SEA WAYBILLあるいは海上運送状と言ったりもするが、WAYBILLは船荷証券の危機の解決策として、B/Lに代わって欧米を中心に広く使われている。WAYBILLはもともと17-18世紀に陸上輸送で発展した。それが海上輸送でも利用されるようになったもので、もともと荷送人から荷受人への連絡状である。物品の引き渡し請求権を化体していない。運送人は荷受人の本人確認が取れ次第、貨物を引き渡す。

船荷証券の危機の3つ目の解決策はB/Lの元地回収だ。船荷証券の危機が叫ばれたころ、日本のフレイトフォワードも、欧州や米国でよく使われているWAYBILLを使おうとした。ところがアジアの一部の税関では「WAYBILLなんて聞いたことがない。」「WAYBILLで通関なんかできない。」といろいろ言われる事例が発生した。アジアで配船している中小の船会社の多くは、その頃WAYBILLのフォームをお持ちでなく、荷主からWAYBILLを求められると、「WAYBILLなんか必要はありません。元地回収B/Lという便利な方法があるので、船荷証券の危機は、実務上全然問題になりません。」と説明していたようだ。「B/Lを元地で回収して、貨物を速やかに仕向地でリリースします。」という説明があって、なかなか便利じゃないかという

ことで採用する荷主さんが結構現れ、それが今日まで続いている。

1-B いわゆる元地回収B/Lとは何か

1) 元地回収B/Lの仕組み

いわゆる元地回収B/Lの仕組みに関してお話しする。元地回収B/Lというのは法律や条約に基づくものではない。従って元地回収のやり方というのはそれぞれの運送人によって少しずつ違う場合がある。元地回収の説明について、2つのパターンに分けてお話ししたほうが分かりやすいと思う。ただし、いろいろなバリエーションがあることはご理解して載きたい。

2) 元地回収B/Lの仕組み (その1: 基本型)

① B/L原本の発行、裏書、元地で差し入れ

第一のパターンは基本形である。第二のパターンが簡略型であり。まず基本型から説明する。運送人は物品の荷受け、または船積み後、B/L原本を発行する。荷送人はB/Lの原本全通の裏面に“For the Consignee”として署名の上、元地(積地)で運送人に全通を差し入れる。B/L原本は本来荷送人が荷受人に送付し、荷送人が仕向け地で運送人に差し入れして、貨物を引き取るものである。B/Lの元地回収で荷送人が運送人にB/L原本を差し入れるのは、あくまで荷受人のために行うもので、その点を明確にするのが“For the Consignee”、荷主のためという表示をしたうえでの署名である。

② B/L第一原本コピーの交付

運送人は一旦発行したB/L原本を元地回収したことを示すため、B/L原本の全通に、“Surrendered”または“Accomplished”という文言と、元地回収の日付をスタンプで押したうえで、第一原本の写しを荷送人に交付する。

③ 荷送人から荷受人への送付

荷送人はB/L第一原本を荷受人にFAX、E-メール添付のPDFファイル等で送付し、仕向地ではB/Lの原本を差し入れずに貨物を引き取れることを通知する。

④ 仕向地での貨物の引き取り

荷受人は元地回収B/Lの写しなどによる本人確認のみで貨物を引き取りできる。B/L原本を提示する必要がないということだ。これが基本的なパターンで、わりと原則に忠実にやっているやりかたである。

研修会

3) 元地回収B/Lの仕組み（その2：簡略型）

① 発行されないB/L原本

B/Lの原本を発行しないやり方だ。本来、元地回収では一旦発行したB/Lの原本を運送人が元地で回収する。ところが、B/L原本を元地で回収するので、運送人がわざわざB/L原本を発行する必要がないと短絡的に考える人たちがかなりでてきている。この場合、B/L原本を発行しないので、その裏面に荷送人が署名をするということもない。これは危ないことである。運送契約が成立し、荷送人が元地回収を依頼し、運送人がそれに応じたという証拠もないということだ。これではあまりにも危ないのではないかとということで、荷送人がB/Lの元地回収を求めたことを明らかにするために、“Application for B/L Surrender” というタイトルの元地回収の依頼状に荷送人が署名のうえ提出するように求めている船会社もある。具体的にはCOSCOさんで、<http://ww.cosco.co.jp/Portals/0/images/contents/Ag/download/07.doc> で“Application for B/L Surrender”の書式が見られるのでお時間があれば一度ご覧いただきたい。これには元地回収で起こったトラブルは、全面的に荷主が責任持つと、1行だけであるが書いてある。

② B/L原本コピーの送信

B/L原本の表面にSurrenderedやAccomplishedとスタンプした上で、同原本の表面コピーが、運送人から荷送人へ、荷送人から荷受人へFAXやE-Mail添付のPDFコピーで送信されて、仕向地では、B/L原本との引き換えなしで荷渡しされる。ここではSurrenderedとかAccomplishedとかスタンプ押すと言ったが、基本型と同じように日付を入れているところももちろんある。何か問題があった時にSurrenderedの要請をいつ受けたかということが明確になるため、当然日付を入れたほうがよりしっかりとした仕組みになるわけである。

③ B/L原本裏面の送信

一般的に簡略型だと、荷主はB/Lの原本を見ることもないしB/L約款を見ることもない。当然、荷受人に約款の内容が伝わることもない。これではあまりにも危ないのではないかとということで、B/L裏面に荷送人に送信する運送人もかなりあるようだ。そうすることで裏面約款に書いてある事項を荷主に周知しておくことになる。

4) 元地回収B/Lの問題点、なぜ避けるべきか

① 条約や国内法に規定がない

今回の研修会では、元地回収B/Lはできるだけ避けるよう主張しようとしている。ではなぜ元地回収B/Lは避けるべきなのか。すでに何度も申しあげているように、元地回収が条約、法律や国際ルールで規定されたものではなく、便宜的、変則的な仕組だからである。

② 紛争のリスク、解決に困難が伴う

規定がないので紛争になる場合がある。B/Lを元地で回収して問題が発生した場合、荷主と運送人でどのような解決を図るのか明確な基準がない。紛争になると荷主が有利な立場で、運送人が不利な立場におかれることが少なくない。

5) 元地回収のリスクを減らす試み

元地回収は避けてほしいというのが我々の考えである。そうはいっても元地回収をすべてすぐにやめるということはなかなかできない場合もある。そのような場合、このようにすれば、リスクが低くなると思われる方策をいくつかご紹介する。

① B/L原本の裏面も荷主に送付

先ほど述べたことに関係しているが、方策の一つ目はB/L原本の表面だけでなく、裏面も荷主に送信または送付することだ。元地回収B/L、とくに簡略型では約款が記載されているB/L原本の裏面も荷主に送信することを徹底している運送人もある。そういうことを全然気にしない運送人もあるようであるが、約款に記載したB/L裏面コピーを送っておくメリットとして、輸送上の事故やトラブルが後日発生し運送人としての免責や責任限度を主張した際に、そのようなことは知らなかったと言い出す荷主に備えることができる。B/L裏面約款を荷主に送っているのだから、知らないことはないでしょうと主張できる。

② Letter of Indemnity（補償状）を求める

最近の新しい動きだが、元地回収を求めてきた荷主には、Letter of Indemnity（補償状）を求める船会社がある。具体的に言うとEvergreenさんである。Evergreenのホームページのhttp://www.shipmentlink.com/jp/tbo1/form/export/word/JIP_FORM_NO_DOC_L_018_00.docに補償状の内容が詳しく書いてある。かなり厳しい要求だ。「荷主の全面的責任で元地回収をしてください。万一トラブルが発生した場合でも絶対運送人は訴えません」というようなことが書かれ

海外駐在員のための研修会

ている。このように厳しい内容の補償状の提出を求めている船会社は、まだそんなにならないように思う。Evergreenさんは、荷主と折衝しできるところから補償状の提出をお願いしておられるとのことである。

6) 元地回収B/Lの英語表現

JIFFA会員は、フレイトフォワードとしてグローバルなビジネスを展開している。海外のエージェント、あるいは海外のパートナーと英語で元地回収B/Lの話をするところがあると思う。ここで、元地回収B/Lを英語では何というのかということを紹介したいと思う。

① Surrendered B/L

元地回収B/Lとは、元地（積地）で、B/L原本を差し入れることであり、それをSurrendered B/L、すなわちSurrendered Bill of Ladingという。日本のフォワード業界ではサレンダー B/Lと通称しているようですが、正確にいうとサレンダーB/Lとなる。

② Telex Release

テレックスリリースという言葉が聞かれたことがあると思う。香港から、国際輸送業者を対象とした賠償責任保険を提供している方が訪日されて、元地回収 B/Lのリスクについて議論する機会があった。私が、Surrendered B/Lと申し上げても、話がすぐには通じなかった。相手から「Surrendered B/Lって何？」と聞かれて説明すると、「あ、それはテレックスリリースの話ね」と言われた。国や地域によってはSurrendered B/Lという言葉は、必ずしも一般的でなくて相手に通じないことがある。この場合、テレックスリリースという通じることがある。海外との通信はテレックスが主体であったころの名残りののだろうかと思う。また最近の通信手段の実態を反映して、Eメールリリースと呼ぶこともある。

元地回収は便宜的な方法なので、人により理解が違う場合があるなど誤解が生じやすい。海外のエージェントに指示するときに、ただSurrendered Bill of Ladingといった

ら誤解されるかもしれない。あるいは通じないかもしれない。だから意図することを詳しく明快に説明し、相手がそれを正しく理解していることを事前に確認し

ておくことが重要である。海外とのコミュニケーションは、手を抜くと大きなトラブルになることがあるので十分に気をつけられたい。

1-C 元地回収B/Lの利用頻度 (JIFFA会員の報告)

1) データの出所

それでは、元地回収B/Lはどれほど使われているかをごく簡単に説明したい。これはJIFFAの会員11社のデータで、公益社団法人商事法務研究会の「運送取引の実態についての調査業務報告書」（平成25年3月出版）から引用したもので、業界全体の状況がある程度見えると考える。

2) 対象となったJIFFA会員企業11社の概要

① 資本金

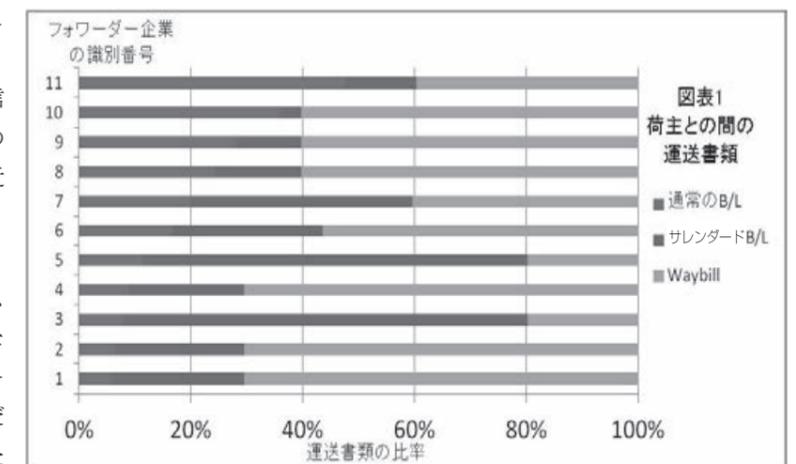
会員11社のうち資本金200億円以上は5社、10億円以上100億円未満が2社、1億円以上10億円未満が4社となっている。

② 事業内容

それぞれの事業内容は、総合物流企業が5社、外航・航空フォワーディング等複数の得意分野を中心に事業を行っている企業が4社、LCL混載業務を中心とする会社が2社となっている。

3) JIFFA会員11社が荷主に発行している運送書類

下のグラフを見ていただきたいのだが、JIFFA会員11社が荷主に発行している運送書類を示している。



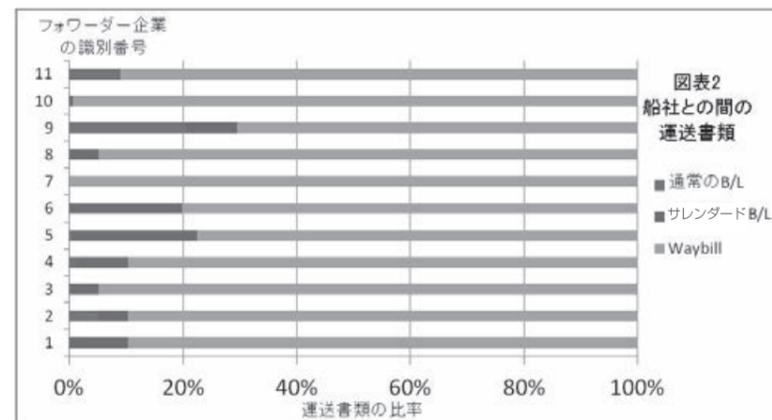
縦軸に1から11まで番号がある。フォワード企業の識別番号である。横軸は、使用されている運送書類の種類と比率である。これからわかることは、B/Lは比

研修会

較的少なくWAYBILLの使用が多いということだ。ただし、フォワーダー企業ごとに、大きなばらつきがある。このグラフで、サレンダーB/Lと表示されているのが、元地回収B/Lである。元地回収B/Lの利用が、WAYBILLの発行と同じまたはそれよりも多いところが3社ある（識別番号3, 5, 7の企業）。元地回収B/Lの比率が、全体の1割未満（識別番号10の企業）のフォワーダーから7割程度（識別番号3と5の企業）のフォワーダーがあるなど、同じJIFFA会員でも、発行する運送書類は、会員企業によって大きく違うということだ。

4) 船会社がJIFFA会員11社に発行している運送書類

では船会社がJIFFA会員11社に発行している運送書類はどうかというと、大多数はWAYBILLだ。7番の識別番号の会社はWAYBILLの比率が100%だ。99%というJIFFAの会員企業もある（同10番）。これはLCLの混載を行っているところだ。元地回収B/Lの比率が20%以上と比較的高い会社が2社（識別番号5, 6の企業）、Surrendered B/Lは一切使用していない会社も2社（識別番号7と11）ある。



1-E いわゆるExpress B/Lとはなにか

みなさんは、エクスプレスB/Lという言葉をお聞きになったことがあるかもしれない。これはB/Lの書式の上部にあるBill of Ladingというタイトルを抹消してExpress B/Lと印字する便宜的な使い方だ。WAYBILLを持っていない一部欧米系の船会社が使っているとも言われている。我々にとってはあまりなじみがないかもしれない

が、エクスプレスB/Lをもしも目にされることがあったら、こういう運送書類のことだと理解していただきたいと思う。

1-D B/Lの元地回収で避けるべき事項

B/Lの元地回収で絶対避けるべきことがある。

1) 譲渡式 (To Order) のB/Lの元地回収には応じるな

荷受人が決まっていないのが譲渡式ですから実務上できないということだ。

2) B/L原本の発行は省略するな

元地回収するのだからと言ってB/L原本の発行を省略しB/Lのコピーのみを荷送人に渡すことは避けるべきということだ。運送契約が成立したという証拠がな

くなる。

3) B/L原本の発行枚数0の表示はダメ

必ずB/Lオリジナルを発行し、発行した通数をB/L表面の原本発行枚数欄に記載するようにする。

4) B/Lを元地回収し、後に元地回収を取り消すことはトラブルのもと

これも非常に大切なところであるが、B/Lを元地回収した後に元地回収を取り消すことは、トラブルのもとである。これを安易にやる方が結構いるらしい。大事な荷主さんの依頼に応じるということであろう。第二部で元地回収に関係した判例を簡単に解説するが、そのなかに元地回収の取り消しによるトラブルで数千万円の損害が発生して、運送人がそれを弁償するよう裁判で命ぜられたという事例がある。その運送人にお伺いしたところ、その事故以来、いったん元地回収に応じた場合は、その後元地回収を取り消すよう荷送人より要請があっても、原則として応じないことにしたとのことである。

第二部 いわゆる元地回収B/Lに関連した判例と解説

2-A 日本国の判例

日本には元地回収B/Lに関する判例が2つある。元地回収B/Lが絡んだ紛争はたくさんあるのであろうが、その内で裁判所の判断を仰ぐため裁判になった例が2つあります。一つは平成20年の東京地裁の判決で、元地回収されたB/Lはその運送について運送契約の内容を証明する効力があるのかということが争点になった。もう少し具体的に言うと、元地回収されたB/Lの裏面約款は運送に対して適用されるのかどうか、荷主を拘束することになるのか、これが争われた。もう一つの判例は平成23年で、これも東京地裁の判決であるが、この判例はいったん元地回収処理をしたが、あとでそれを取り消し、新たにオリジナルB/L3通を発行したという事例だ。それが争いになり、非常に高額な賠償になった。

B/Lの原本をきちんと発行して荷送人に渡し、荷送人に裏書譲渡されてきちっと流通すればB/Lの表面と裏側に書いてあることは確かに存在するわけであり、それが運送契約の内容を証明するという効果は間違いなくある。

WAYBILLについてもまったく同様で、WAYBILLが実際に発行されていれば、その表面と裏面が運送契約を証明する効果というのは間違いなくある。B/Lが発行されて、そのB/Lを持っている人に貨物が渡されれば紛争はおこらない。第三部で解説するWAYBILLも国際的な海法学会がそれに適用される統一ルールを決めているので、それをWAYBILLの中に取り込んでおけばWAYBILLについても権利者は誰なのだというような紛争を基本的に避けることができる。

しかし、B/Lの元地回収という極めて変則的な処理をしてしまうと、元地回収について適用されるような法律はおそらくどこの国にもないかもしれない。条約は当然ない。国際的な民間ルールもない。よって法律とか条約とか国際的なルールが全くない状態で変則的な取り扱いをするのでいろいろナリスクが出てくる。そのリスクが具体的に顕在化したのが今からご紹介する判例である。

2-B 判例1 – 事案の概要

最初の事案の概要は次の通り。韓国の釜山から博多まで海上輸送されたアラスカ産の冷凍スケコが運送中に解凍・再凍結することによって損害が発生した。具体的に言うと釜山のコンテナヤードで保管中にコンテナの冷却装置に電源が供給されていなかった。そのときに解凍事故が起こってそのまま再凍結したことによって損害が生じた。損害額は7,000万円以上で、この損害を被った荷受人が運送人に対してその損害の賠償を求めて提訴した。

より正確に言うと、損害を受けた荷受人に対して、貨物保険会社が保険金を支払い、その荷受人が運送人に対して有する損害賠償請求権を代位求償する制度があるので、保険会社が権利を取得して実際は保険会社の名前で訴訟を起こしたわけだ。しかし、損害を受けたのは荷受人そのものだ。

2-C 判例1 – 元地回収の仕組（簡略型）

この事件における元地回収のやり方はさきほど説明した簡略型といわれるもので、具体的には荷送人の要請で運送人が船荷証券の表面にSurrenderedというスタンプを押す。そのことによって元地回収B/Lを作成する。運送人はそれをそのまま自分の手元において荷主に対しては渡さない。そしてSurrenderedというスタンプを押したB/Lの表面のコピーのみをFAXで荷主に送っただけという簡略型だったわけだ。よってこの事例ではB/L原本は一回も荷主の手に渡っていない。表面のコピーだけが渡っている。こういう仕組みで海上運送をした。

2-D 判例1 – 紛争の概要と争点

先ほど保険会社が訴訟を提起したと言ったが、運送人はこういう主張をした。船荷証券の裏側に、紛争はすべて日本海運集会所の仲裁によって解決するという仲裁条項が書かれていた。したがって紛争について東京地方裁判所に訴訟を起こすのは仲裁条項違反であるから不適法で、却下してほしい。

研修会

ご存じだと思うが、約款は契約を意味する。約款の中に仲裁条項というものがあれば、それは当事者間で紛争があった場合は裁判所で解決してもらうのではなくて仲裁で解決するという約束事だ。故に仲裁をしなくてはならないのに裁判所にもっていくというのは不適法だ。裁判所は訴訟を却下した。却下というのは門前払である。中身の審議をせずに請求を拒否するということだ。

荷主は元地回収B/Lの表面しかもらっていない。裏面をもらっていない。でもその裏面に仲裁約款がある。そのもらってない裏面の仲裁約款が当事者を拘束するのか、しないのかということが争点だ。

2-E 判例1 – 裁判所の判断

裁判所は、荷送人は裏面に記載された条件で運送されるものと知っていたはずだと言った。これは以下のような事情による。第1にB/Lの表面コピーしかもらっていないというが、その表面を見れば貨物が表面及び裏面記載の条件のもとに運送されると書いてあり、さらに表面に裏面の条件によって受け取りましたと書いてある。そもそも運送の細かい条件というのが裏面に書いてあるというのは常識である。

しかしB/Lの裏面というのが裏面をもらってない。裏面をもらっていないのにどうして拘束するのかという荷送人の主張に対して、裁判所が言ったのは、運送人と荷送人は本件の運送以前から年間100件以上の貨物運送取引を行い、その際に元地回収B/LやB/L原本のやり取りをしていた。だから荷送人は裏面をもらってないというけど、裏面の内容を知っているではないか。

そしてもう一つ裁判所が言っているのは、この当該運送人が使っているB/Lの様式、書式というのは1種類しかない。従って争いが生じる余地はない。

2-F 判例1 – 判決の適用範囲

元地回収をした場合にすべてこういう判断になるのですかと言われたらそういう訳ではない。この判決の適用範囲というのはかなり狭いだろうと思う。それはこの事件に特殊な背景事情があったからだ。特殊な事情というのは長年の取引、始終B/Lをもらっていたといったことだ。

そうでない場合、例えば最初の取引とか、そんなに取引してないといった場合、本当に裏面の拘束力を認めて

くれるかと思ったら非常に疑問がある。

裏面に何が書いてあるかということ、運送人がどういう場合に責任を負うかということ、どういう場合に運送人は免責されるかということ。責任がある時にいくら運送人は賠償しなければいけないか、また、それを減額する、責任制限と言うが、条項も入っている。この裏面約款が元地回収の場合使えない、その場合どうなるだろうというところがリスクである。

B/Lがきちんと出ている本来の形態なら今解説したような免責だとか責任制限だとか全部使える。元地回収の場合それが使えない、主張できない、そういうリスクがあることをある意味示した判例だと言える。

この判例では運送人は勝ったが、それは特殊事情があったからであって、これを平均化していくとやはり元地回収にはリスクがあると認識しなくてはいけない。

2-G 判例1 – 元地回収B/Lの法的性格

この判決文には『本件証券の原本は、運送人から荷送人への交付、それを前提とする荷受人等への交付並びに荷受人等による運送人への呈示及び交付が予定されており、実際にもそれらが行われなかったものであるということができ、このような本件証券の用法にかんがみれば、本件証券は、交付及び呈示が性質上当然に予定されている国際海上物品運送法6条の船荷証券にはあたらない。』と書いてある。要するにB/Lは運送人が発行して荷主に渡し、荷主がそれを裏書きして荷受人に渡す。荷受人が目的地でこれを運送人に提示し、運送人はB/Lを持ってきた人に対して貨物を渡す。有価証券としてのB/Lを持っている人はそこに書いてある運送品を渡してくださいという権利を持っている。

元地回収B/Lにはそういう有価証券としてのB/Lの効力というのは一切ない。だからこれは船荷証券が存在しないのと同じであるということを判決がきちんと言っている。言葉としては元地回収B/Lと書いてあるが、ここにあるB/Lというのは本来皆さんがイメージしているB/Lとは違うということを入念に入れておかないといけない。B/Lのない運送になるということだ。

2-H 判例2 – 事案の概要と元地回収の仕組（基本型）

海外駐在員のための研修会

2つ目の判例は、名古屋からバンコク向けの新車20台について、運送人は荷送人の依頼でB/Lについて元地回収の処理をした。運送人は回収したB/LにSurrenderedというスタンプを押し、荷送人には確認のため裏面に裏書きしてもらって、当該B/Lを回収したうえで表面のコピーのみを交付した。荷送人はSurrenderedのスタンプのあるB/L表面コピーを電子メールに添付して荷受人に送信したという事案だ。

2-I 判例2 – 紛争の概要と争点

なぜこの事件で元地回収をしたかということ、日本の荷主とバンコクの荷受人にはある程度長い取引関係があって継続的に車の輸出をしていた。基本的に代金が入ってから船積み手配をするというやり方をしていたが、このケースでは船積み完了後に代金を払うという約束で、船積みをした。しかし代金が支払われない、どうしようというときにバンコクの荷受人が「そのB/Lを元地回収して、Surrenderedというスタンプを押ししたB/Lを私に送ってくれたら代金は払うよ」と言ってきた。

日本の荷主はしかたがないから船会社をお願いしてそういう処理をして、B/L表面のコピーをもらい、バンコクの荷受人に送ったところ、結局お金を払ってこない。日本の荷送人はバンコクの荷受人にいかにして荷物を渡さないかということを考え、その方策として船会社に元地回収B/Lの取り消しとオリジナルB/L3通の発行を依頼した。そのオリジナルのB/Lがこちらにあれば絶対目的地で貨物の引渡はされないはずだから、荷物を確保できるのではないかと思ったわけだ。船会社のほうもそうだと思ってバンコクに貨物がまだ到着していないことを確認したうえで元地回収を取り消し、オリジナルB/Lを発行した。

ところが目的地では船会社の代理店がSurrenderedと書いたB/Lのコピーだけを持ってきた荷受人にさっさと貨物を渡してしまったので貨物の代金7,200万円の損害がでた。それは約束が違うじゃないかということで、日本の荷主さんは船会社に対して賠償を請求した。

2-J 判例2 – 裁判所の判断

裁判所は次のように言った。B/L原本が発行されればB/L原本と引き換えることなく運送品が引き渡されるこ

とはない。そういう了解事項が船会社と荷主の間にあったはずだ。だから船会社も取り消しに応じたのだと事実認定したうえで、元地回収処理を取り消して新たなB/Lを発行するというやり方をするによって再発行したB/Lの原本所持人以外の者には引き渡さない旨の合意が荷主と運送人の間に成立した。この成立した約束事を船会社は守らなかった。約束違反だから賠償せよ。

2-K 判例2 – 判例が示した2つの原則

この判断で裁判所は2つの原則を示した。一つは運送人と荷送人の間で、運送品が目的地に到着するまでは、運送品に対する権利、権利というのはたとえば荷受人を変えてくださいとか、運送を中止してくださいとか、目的地での貨物のデリバリーの方法をこうしたいとか、運送品に対して指示したり、処分する権利、これは荷主に残っているのだという認識だ。この認識が裁判所にあったのだと思う。一方で、B/Lの原本が発行された場合にはB/Lの所持人が運送品の引渡請求権を持っているということで、運送人はB/Lと引き換えでなければ運送品を渡してはいけない、ということはこの判決は言っているのだと思う。

しかし、裁判所は、B/Lが元地回収された場合に、運送中の貨物に対して一体誰が権利を有しているのか、正面から判断しているとはいえない。この点はグレーなままだ。裁判所が運送人の責任を認めたのは、運送人が荷送人との約束を破ったからであり、その約束違反が運送人敗訴の理由です。

2-L 韓国と中国の判例

元地回収B/Lというのは最初に説明したように適用される法律もなければ条約もない。国際的なルールもないし民間の取り決めもない、変則的な取り扱いだ。だから紛争が起きたらどう判断されるかわからないのだ。あいまいな状況だ。これは元地回収がよく行われているという韓国・中国も同じである。韓国・中国には判例がある。元地回収されたB/Lの裏面に書いてあることがどこまで適用できるかということに関しての判断が2つある。2006年の韓国最高裁判決では、元地回収B/Lの裏面コピーが荷送人に交付されていなければ運送人は裏面約款の内容を荷送人に対して主張できないというものだ。

研修会

中国の判例は元地回収B/Lの表面のみを荷送人にファックスした事例で、裏面約款の内容を荷送人に通知していなければ、この裏面約款は荷送人に対して拘束力はないというものだ。

しかし、運送中の貨物に対して権利を持っているのは誰だという基本的な問題を具体的に判断した判決は聞い

たところによるとあまりない。中国、韓国の学者に聞いても見解は分かれている。そういう状況で韓国や中国で元地回収処理をして紛争に巻き込まれたとしたら、裁判所がどういった判断をするのかわからない。それだけリスクがあることを認識していただければと思う。以上が判例の紹介だ。

第三部 WAYBILLの活用に向けて

3-A WAYBILLとはなにか？

それではWAYBILLとは何かということから説明したい。SEA WAYBILL、略してSWBと表記することもある。日本語では運送状、または海上運送状とも言う。運送人が運送品について、荷主との間で締結した運送契約により、運送品を受け取り、船積みしたことを証する運送書類が、WAYBILLである。

WAYBILLがB/Lと異なる点は、証券と引き換えに貨物を引き渡すのではなく、WAYBILLに記載された荷受人に、本人確認のうえ物品を引き渡すことである。運送人は、貨物を引き渡す相手がWAYBILLに記載された荷受人本人であることを確認しなければならないという義務がある。B/Lの場合は、B/L原本を運送人に持ってきた人、差し入れた人が正当な権利者であると推定して貨物を引き渡す。

B/Lとの違いの二つ目は、指図式（To Order）での発行を本来想定していないということだ。

3-B WAYBILLの長所と短所

1) 長所

- ①荷送人にとっての長所は、WAYBILLを荷送人に送付する必要がないので、WAYBILLの発行を待たずに、船積み書類ができ次第、荷受人に送付できることだ。
- ②荷受人にとっての長所は、荷渡しの際にWAYBILLの差し入れが求められないので、運送品が到着次第引き取りできる。B/L原本の未着や紛失の場合、必要になる保証渡しのための銀行保証状の入手や保証料支払等のややこしい問題も発生しない。
- ③荷送人、荷受人双方にとっての長所は、WAYBILLを紛失しても煩雑な手続きがないということだ。

- ④運送人にとっても大きなメリットがある。運送人がB/Lを発行して一番ややこしく、リスクが大きいのは保証渡しだ。第一部でも話したが、運送人にとっては保証渡しを回避できるというのが一番大きなメリットだ。WAYBILLは権利証券ではないので、荷主によっては「書面でWAYBILLを発行する必要なく、PDF、すなわち電子化されたWAYBILLをE-Mail等で送信してもらえば十分」という人もいる。そうすると事務の合理化につながるというメリットもある。

2) 短所となりうる点

- ①WAYBILLは、権利証券でないので、航海中に証券を移転することで品物を転売することはできない。担保力がない。しかし、航海中に転売するつもりのない貨物ではこの短所は当然無関係だ。
- ②荷送人は仕向地に物品が到着して、荷受人が引き渡しを請求する時まで自由に荷受人を変更できる。運送品処分権というが、これは荷受人にとっては注意事項だ。それでは荷受人は具体的にどうすればいいのかというところは後ほど説明する。

3-C WAYBILLを活用しよう

1) WAYBILLの発行に適する輸送

- WAYBILLの発行に適する輸送としては、以下がある。
- ①本店・支店間や海外現地法人との取引。いわゆるグループ企業内の取引だ。
 - ②信用度の高い取引先との継続的な取引。
 - ③引越貨物など仕向地で荷送人自身が使うもの。

2) WAYBILLの発行に適さない輸送。

- WAYBILLの発行に適さない輸送もあり、具体的には以下のような場合だ。
- ①スポット取引等で、相手の信用状態が不明な場合や信

海外駐在員のための研修会

用状態が良くない場合。

②転売する商品、荷受人が決まっていない商品などだ。皆さんご存知のように、日本の荷主さんがかつてのようにスポットで海外の相手と商取引する頻度が非常に少なくなって、継続的な取引が多くなっている。例えば自動車メーカーや自動車部品メーカーを例にとると、部品や部材の供給業者、いわゆるサプライヤーと長年にわたり継続的な取引に伴い輸送する貨物の動きが中心になっている。そのような取引では、売手（荷送人）と買手（荷受人）との間に信頼関係もあるし、相手の信用状態もよく把握できている。このような取引は、WAYBILLの発行に適するというわけだ。

3-D WAYBILLに関する規定

元地回収B/Lと異なり、WAYBILLは以下の規則で言及されるなど広く関係者に認知されている。

1) 万国海法会（CMI）の海上運送状に関する規則

- ①同規則の6条では、運送品処分権に言及している。物品を本船から荷卸しするまでは、荷送人が荷揚港、荷受人などの変更を指示できる。但し本船ローテーションや本船積み付等の関係上、出来ないこともある。
- ②荷送人は、荷受人に対して運送品処分権を移転する選択権を持つ。その選択権は、運送人が物品を受け取る以前に行使し、それが行使された場合は、運送状にその旨を明示する必要がある。そうすると荷受人としては、貨物を間違いなく受け取れるということで安心だ。

2) 国際商業会議所（ICC）の信用状統一規則（UCP600）

- ①UCP600の第21条には「流通性のない海上運送状」として、銀行が買取りする書類の一つとして規定されている。
- ②考えてみると、信用状取引での運送書類としては、有価証券でないWAYBILLを使うより、B/Lの方が望ましいと考える実務者が多いだろう。

3-E JIFFA WAYBILL約款の制定と改訂

1) JIFFA WAYBILL 旧約款と新約款の制定

- ①JIFFA WAYBILL 旧約款の制定
JIFFA WAYBILLとその約款は、日本のフォワーダー業界の英知を集めて平成6年に策定され、日本のフォワーダー業界で標準WAYBILLともいえる地位を確立

した。その裏面約款はJIFFA WAYBILL策定時に一般的であったショートフォームとしていた。ショートフォームとは、裏面約款の全条項を記載せず、荷主にJIFFA国際複合輸送証券（MT B/L）約款を参照してもらう方式だ。

②新約款の制定

JIFFA法務委員会では、荷主がJIFFA MTB/L約款を参照しなくても、確実に約款が周知されるよう、全約款を記載したWAYBILLのロングフォーム化が望ましいと判断するに至り、ロングフォーム化のための作業を行い、平成26年1月に新約款を記載したWAYBILLに切り換えた。

3-F WAYBILLを利用する前に（注意事項）

WAYBILLを是非お使いくださいというお話をしたのだが、使用する前にいくつか注意すべきことがある。

1) WAYBILLでなくB/Lが求められる国があること

- ①一つは仕向国による違いだ。欧米先進国ではWAYBILLの使用に全く問題ない。
- ②アフリカ・中南米ではB/Lが求められることに注意が必要だ。中南米では、ブラジル・アルゼンチン・ボリビア・チリ・コロンビアなど多くの国々だ。アフリカでは南アを除く多くの国々だと聞いている。

2) B/LからWAYBILLへの切り替え

- ①今回JJC/JIFFA共同主催の研修会でWAYBILLを使おうという話を皆さんがお聞きになって、早速元地回収B/LからWAYBILLに切り替えられる場合には、その前に荷送人、荷受人、運送人と協議するなど実務上も問題ないことを確認することが重要だ。国としては問題なくても、地方の税関に行くとWAYBILLなんかみたことがないということで、それでトラブルが起こることがかつてはあった。
- ②WAYBILLでの通関がまだ一般的でない仕向地に輸送する場合で、JIFFA会員企業が現地での輸入通関も受注している際は、特に現地の税関当局と事前にWAYBILLでの通関に支障がないことを確認しておいた方がいいのではないかと思います。すでにWAYBILLでの通関実績のある税関はこの限りではない。

研修会

3-F WAYBILLを利用する前に(参考情報)

1) 中国向けの輸送

中国向けにはWAYBILLがよく使われている。これは皆さん既にご存知のことだと思う。

2) 中国からの輸送

中国からインドネシアや日本向け、あるいは中国からほかの国向けの輸送でWAYBILLは使えるのだろうか。中国発の輸送はいろいろ制限があるのではないかと思うので、我々が調査したことを簡単にご報告する。

①平成25年の2月、JIFFAロッテルダムルール検討委員会の座長である山口弁護士、JIFFA事務局の業務部長、同委員会委員の伊東が、中国国際貨運代理協会(CIFA)を訪問して意見交換をした。その際にWAYBILLの中国での利用について聞いたら、「中国でSEA WAYBILLは近海航路の一部で使われているがあまり普及していない。JIFFAと協力して普及させたい」という意見であった。

JIFFA会員の意見を聞くと、特に中国に強い大手の日本のフォワーダーはすでに広くWAYBILLを中国国内で発行している。中国の貨運代理協会の方は、中国の小さなフォワーダーも含めた全体的なことを話したのではないと思う。

②平成25年9月初めに中国の著名な海事弁護士から、JIFFA事務局を經由して次のような意見をもらった。「中国ではB/LでなくSEA WAYBILLを発行することは合法的であるということを確認する。ただしSEA WAYBILLが使用されるのは物品の所有権を保持/移転したりする必要がないこと、さらにその取引に資金提供している銀行が運送書類を担保とする必要がない

場合であることは明白だ。したがってJIFFA会員がB/Lに代わってWAYBILLを発行してよいか否かということは、取引に参与している当事者である荷送人と荷受人の商売上の必要性次第ということになる」

まとめに代えて

1) 元地回収の危険性

元地回収B/Lは、日本、中国、韓国などでかなり広く使われ、頻度は少ないがインドネシアでも使われている便宜的、変則的な荷渡し方法であるが、条約や法律の裏づけが一切ないので、運送人であるJIFFA会員や荷主が、予期しないトラブルに巻き込まれる恐れがある。特に簡易型が危ない。

2) 元地回収の実態を把握しよう

まず皆さんの会社で、元地回収B/Lが利用されているか否か、利用されている場合は、その実態を把握願いたい。元地回収を行っている場合は、荷主とご相談のうえWAYBILLに切り替えできるものは早急に切り替えていただきたい。もちろん売主(荷送人)と買主(荷受人)との今までの商取引や、債権確保等考慮すべき事項はいくつかあり、WAYBILLへの切り替えが困難、または現実的でない場合もあるかとは思いますが、切り替えられるものは切り替えるべきと思う。

3) B/L元地回収のリスクを評価しよう

商取引上の都合などにより、元地回収B/L以外の方法は考えられないという荷主さんもあるかもしれない。その場合はその荷主さんから得られる利益と、元地回収B/Lに伴うリスクを考えて、今後も取引を継続するか否か十分検討されるようにしたら良いと思う。

海外駐在員のための研修会

テーマ2 貨物損害発生時の運送人の対応

PT. Asuransi Sampo Japan Nipponkoa Indonesia President Director 草野 弘氏

私はPT. Asuransi Sampo Japan Nipponkoa Indonesia 草野と申します。日頃、JJC/JIFFA会員企業の皆様には大変お世話になっております。当社は2013年6月1日付けで、旧損保ジャパンインドネシアと旧日本興亜インドネシアが合併して誕生しました。私共、日系損保会社の最大の使命は当地に進出されている皆様が経済発展著しいこのインドネシアにおいて安心・安全に企業活動頂くように保険サービスを通してサポートすることと認識しております。こうしたセミナーもその一環と考えます。

当社はインドネシア全土に支店網を構築し、ブランド自動車保険、銀行チャネルを中心としたローカルビジネスの拡大を目指しております。皆様の今後益々のご支援を賜りたくどうぞよろしくお願いいたします。

本日は、「貨物運送発生時の運送人の対応」というテーマで、研修をさせていただきます。短い時間ではありますが、この研修が少しでも皆様にお役に立てれば幸いと存じます。講師は東京の本社より参りました篠原が務めさせていただきます。それでは、よろしくお願いします。



PT Asuransi Sampo Japan Nipponkoa Indonesia
President Director 草野氏

法務委員会 篠原委員

本日お集まりいただいた皆様は当地インドネシアでNVOCCないし船社としてB/LやWaybillを発行する立場の方が多いと承知しています。さらに、フォワーダー業務の一環で梱包、積み付け、保管、内陸輸送手配、貨物保険の代行付保など荷主の代理人としての業務も手掛けておられるケースも多いと思います。本来、運送人の立場と荷主の立場は異なり、利益の相反があります。うまくいっている場合は特に問題は生じませんが、一旦、事故やトラブルが起きると、立場の違いが顕在化しやすくなり難しい立場になることも多いと思います。こうした場合、顧客、自社のためにどう動くのが最善か迷われることもあるのではないのでしょうか。

本日は「貨物損害発生時の運送人の対応」というテーマで運送人の立場よりどう対応すべきか、また、どのように荷主にアドバイスするのが良いかをご説明したいと思います。色々お話しさせていただきますが、ポイントは次の2点です。

1. 運送人としての責任は、最終責任者である実運送人へ請求して回収することで持ち出しをなくすこと。
2. 荷主に対して自身で付保した貨物保険を活用して経済的損失をすみやかに回復することを勧めること。

前半では運送人としての基本的な対応、後半では、具体的な事例を取り上げるので事故発生時の参考としていただければ大変幸いです。



損害保険ジャパン日本興亜(株) 特命課長 篠原氏
(JIFFA法務委員会 委員)

研修会

第一部 基礎知識編

1 (1) 請求権者は誰か？

貨物賠償クレームを行ってくる相手は3つのパターンがある。荷主、貨物保険会社、弁護士等の法定代理人の3つである。請求が来た場合は、賠償請求を起こしてくる相手が交渉相手として正当な相手かを確認するというのが最初のステップになる。なお、貨物賠償クレームとは、すでに損害額が確定し、損害賠償請求が行われる本クレームである。

荷主の場合はB/Lを呈示して貨物の引渡しを受けた荷受人になる。B/LがTo Orderでコンサイニー名がB/L表面に表記されていない場合はB/Lの裏面に記載された最終被裏書人と一致するかをチェックする。

保険会社の場合は荷主と締結した貨物保険契約に基づき、保険金を支払い、その金額を上限として損害賠償請求を代位取得した保険会社になる。その保険会社がいつ、いくら保険金を支払い、荷主から損害賠償請求の移転を受けたのかをLetter of Subrogationでチェックする。

弁護士等の場合は、荷主もしくは貨物保険会社より求償回収について委任を受けた弁護士になる。当該弁護士が誰を代理しているのか、その委任者が正当な賠償請求権利者であるかを上記と同様にチェックする。なお、海外には貨物求償の回収業務を専門とするリカバリー業者が存在するので、そこから請求が来る場合もあるが、チェックするポイントは同じである。

本クレームは書面かe-mailで行われることが多いが、請求の裏付けとなる証拠書類が添付されているので上記のポイントを関係書類で確認する。書類が不十分で確認ができない、または書類はあるが、上記の点で疑義がある場合は、具体的な交渉に入る前に、追加の書類や証拠を要求する。

請求者からいきなり訴状が送達されてくることもある。特に海外から訴状らしきものを受け取ったら、すぐに賠償責任保険の保険会社に相談する。訴状には裁判所への出頭日が指定されているので、欠席すると不利になる可能性が高く国内外の弁護士をアポイントして適切に対応する必要がある。なお、訴訟対応の弁護士費用、訴訟費用は、賠償責任保険でカバーされている。

1 (2) 損害賠償責任を負担するのは誰か？

損害賠償責任を負担するのはNVOCCと実運送人の両者になる。ただし、荷主との直接的な運送契約の有無によって、賠償責任の内容が異なってくる。NVOCCは契約関係が荷主との間であるので、債務不履行責任になる。実運送人は荷主と直接契約関係にないので不法行為責任を負うことになる。

債務不履行責任についてはB/Lの記載通りに貨物を引き渡せなかった場合には、運送人に過失があったと法律上推定される。運送人は自己に過失がなかったことを証明する義務がある。

不法行為責任の場合は債務不履行のような過失の推定がないので、請求者側に運送人の故意・過失を立証する義務が発生する。

NVOCCは実運送人との運送契約では荷主の立場になるので、NVOCCが荷主に対して責任を負った場合には、実運送人に対しては債務不履行責任で求償を行うことが可能である。ほとんどの事故の最終責任は実運送人になるので最終的には実運送人から回収できる場合が多い。

1 (3) 運送人の責任範囲

(1) 責任原則

国際複合輸送におけるNVOCCの責任区間は運送のために運送品を受け取ったときから引き渡しまでが原則となる。この区間のうち、運送品が海上運送ないし内陸の水上運送にある間は国際海上物品運送法に基づく責任が発生する。さらに、運送品が船舶への積み込み前および船舶からの荷卸し後、船積み港または荷揚げ港の臨海ターミナル内で運送人の管理下にある間も国際海上物品運送法が適用される。

一方、受け取り後、臨海ターミナルまでないし、荷揚げ後、臨海ターミナルから引渡までの陸上運送中については当該運送区間に強行的に適用される国際条約または国内法が適用される。具体的には、日本国内であれば商法、海外であれば当該国の国内法ないし適用のある国際規則に従うことになる。ただし、運送人の責任はいかな

海外駐在員のための研修会

る場合も国際海上物品運送法に規定される限度額を超えないと法律およびB/L約款で定めており、後で説明するパッケージリミテーションが適用される。

(2) 運送人の責任

国際海上物品運送法では運送人に次の2つの注意義務を課している。そして、運送人はこの注意義務に違反した場合は責任を負うことになる。この注意義務は特約で免責することが法律で禁止されている。

①運送品の受取、船積、運送、保管、荷揚、引渡に関する注意義務

運送人は運送品について相当な注意をもって取り扱うことを求められている。これらに関する過失を商業過失と呼んでいる。

②船舶が発航時に安全に航海を行う能力をもっていることに関する注意義務

運送人は本船が出港する当時、船舶や船員が航海に堪えうる能力を有しているかに関する注意義務がある。これを堪航能力担保義務という。

(3) 運送人が責任を免れる場合（免責事由）

運送人が責任を免れる事由は約款にB/Lの裏面約款に次のように列挙されている（第22条「運送人の責任」）。

荷主の故意または過失、運送品の固有の瑕疵または性質、包装の不完全または記号の不十分、荷主が提供した運送品をまとめるために使用されたコンテナの欠陥、荷主によるコンテナの取扱、積込、積付または取り出し、戦争、海賊行為、テロリズム、騒擾、暴動、部分的または全面的なストライキなどだ。また、船舶の火災も国際海上物品運送法で免責事由となっている。

運送人は損害がこれらの事由によって生じたことを証明すれば責任を免れる。荷主がそうでないと主張する場合はそれを立証する義務がある。

(4) 責任制限（限度額）

価格申告に基づく運賃を取得する場合を除き、運賃は運送品の価額と連動していない。このため、運送人の責任に制限を設けることで衡平を図ることが各国の法律や国際条約で認められている。JIFFAのB/LではCIF価格が限度と規定されている。国際海上物品運送法では到達地の市場価格と規定されている。

さらにパッケージリミテーションが規定されている。これは積み荷のパッケージ、あるいは1ユニットを単位として、これを666.67SDR、あるいは重量で貨物1kgあたり2SDRのどちらか高い方を限度とするものだ。SDR

というのは主要な通貨、ドル・ユーロ・円・ポンドで構成された世界共通の通貨単位だ。1SDRは2014年11月11日現在169.64円なので、例えば価額が300万円の自動車1台の場合、重量が2,000kgとすると責任限度は4,000SDRとなり、約68万円になる。価額が1,000万円のICチップ1C/Tの総重量が1kgとすると、666.67SDRが限度になり、約11万3千円になる。

なお、米国はヘグ・ヴィスヴィー・ルールに入っていないので、米国の法律で1包または慣習的な運賃単位あたり500米ドルとなっている。

(5) 陸上運送人等の責任制限

NVOCCが使用する陸上運送人や荷役業者が陸上で発生させた事故もNVOCCの責任となる。これらの陸上運送人等はNVOCCが荷主に対して主張できる免責・責任制限と同様の権利を援用できる。これは条約、国際海上物品運送法、B/L約款にも規定されている。もし、これらの者がその国の法律に基づいて全面的に責任がある場合、結果的にその責任が元請のNVOCCにかかってくるので責任制限のルールの意味がなくなってしまうからだ。

なお、これを規定したB/L上の規定をヒマラヤ条項と呼ぶが、これは1954年に発生したヒマラヤ号という旅客船でおきた賠償責任事故の判例（英国）に由来する。

(6) 事故通知

事故通知には、事故の第一報を通知するいわゆるClaim Noticeと正式な損害賠償請求の2つがある。

この時点では外装には異常があるが、中の運送品に損傷があるかはまだ分からないので、その後、開梱したら損傷がなかったということも多々ある。Claim Noticeが来たら、受理したこと、貨物保険会社に相談してほしいといった内容の定型の書面で回答する。NVOCCから実運送人にも同様のNoticeを出しておく。

B/L上には事故通知の期限があり、JIFFAの約款では引渡から連続7日以内になっている。ただし、この期間は絶対的ではなく、一応の推定に過ぎない。荷主側は書類のリマークやサーベイレポート等の証拠によりこの期限を過ぎても損害賠償請求は可能であるので注意したい。Claim Noticeが来たら放置することなく、必ずクレーム対応部署が集中して管理することが大切である。

(7) 出訴期限（時効）

請求には期限があり、JIFFAのB/Lでは9か月、法律

研修会

では1年と規定されている。NVOCCにとっては実運送人に対する求償が必要なので、時効直前に訴訟提起が来た場合、実運送人に対する求償債権を確保する法的手続が間に合わないということも十分に考えられる。このため3カ月の猶予を設けている。ただし、法律が優先適用するので、9カ月過ぎたからと言って無効にはならない。荷卸後、1年が過ぎ、時効になったと安心していても、後から裁判所から訴状が送達され、実は、時効間に提訴されていた場合もある。

時効はお互いの合意によって延長できるので、時効到来前に請求者側の方から時効の延長という申し出が来るケースがある。その場合それを無視しておくとは先方は自分の権利を保护自己的には訴訟しかないということで、訴訟して来る。時効の延長についても無視せず、事前の延長合意などきちんと対応していくことが大切だ。

1 (4) 外航貨物保険について

(1) 保険責任区間

荷主の手配する貨物保険は貿易条件によって売主・買主どちらかが手配する。CIF条件では売主が積地の倉庫搬出から揚地の倉庫搬入までを保険責任区間とする貨物保険を手配し、FOB、CFR条件では買主が積地本船積みから揚地の倉庫搬入までを保険責任区間とする貨物保険を手配するのが一般的だ。

(2) 主な保険条件と担保危険

基本的にはICC (A)、ICC (B)、ICC (C) の3つの保険条件がある。ICCというのはInstitute Cargo Clause (協会貨物約款) というロンドンで制定された英文約款で、世界的にもこの約款が使用されている。ICC (A) が免責事由を除き全ての偶発的な損害をカバーする最も広いオールリスク条件になっている。

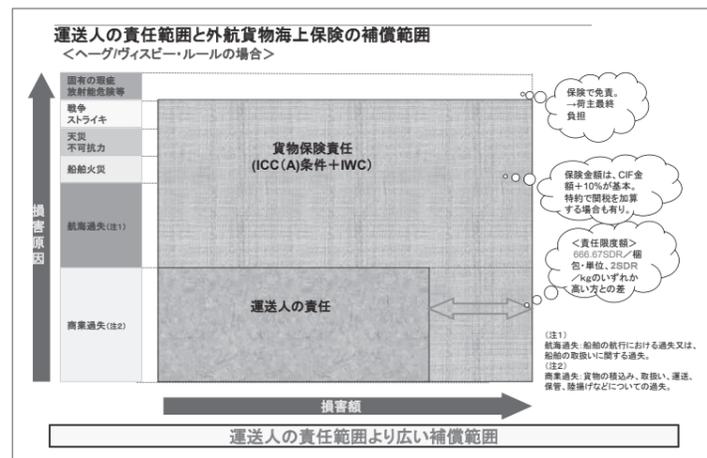
(3) 保険金をお支払いできない主な場合

オールリスク条件の場合も一定の免責事由がある。主なものは、被保険者の故意の違法行為、貨物の固有の瑕疵または性質、遅延損害などだ。

(4) 運送人の責任範囲と外航貨物海上保険の補償範囲

下の図は貨物保険のカバーする範囲と運送人の責任の範囲を示しているが、貨物保険に比べると運送人の責任の範囲が限られていることがわかる。

縦軸の損害原因を見ると、貨物保険では運送人の免責になっている航海過失や、天災不可抗力、例えば地震、噴火、津波、戦争ストライキなども特約でカバーされるので、補償範囲が広い。図の横軸の損害額も貨物保険ではCIF価格の110%アップといった形で保険金額が高く設定されている。従って荷主からクレームがあった時は、貨物保険を使って経済的損失を早期に回復するのが荷主にとってベストと考える。事故が起きたら、荷主にまずは貨物保険を使い、その後、求償して欲しいと依頼するのが基本的な対応だ。



(5) 保険金請求の流れ

貨物保険会社は事故発生との連絡を受けると損害の調査を行う。金額が大きい場合はサーベイを手配し、損害原因や損害額を確認した上で保険でのお支払の可否を判断し、保険金を支払う流れとなる。保険会社は事故通知を受けると、被保険者 (通常は荷受人) に後日の求償のために運送人へのClaim noticeの写しおよび運送人からの回答書の写しの提出を求めるのが一般的だ。

(6) 代位求償

貨物保険会社が被保険者 (荷主) に保険金を支払うと同時に、被保険者が運送人に対して持っている貨物損害に関わる損害賠償請求権が移転する。これを保険代位という。保険代位により、保険会社が運送人などに行う求償業務を代位求償という。保険会社は、保険金支払終了後、被保険者から権利が移転したことを客観的に示す権利移転書 (Letter of Subrogation) を取り付けて運送人などに対する求償を行う。

海外駐在員のための研修会

1 (5) JIFFA賠償責任保険について

JIFFA会員向けの賠償責任保険について説明する。この保険では主に次の3つのリスクをカバーしている。

- ①貨物の滅失、損傷、遅延により荷主に対して会員が負う法律上または運送契約上の賠償責任。
- ②B/Lの誤記など会員のB/L発行業務に関わる業務上のエラーによる賠償責任。
- ③荷受人の倒産、行方不明により運送品の引渡ができなかった結果、会員が負担を余儀なくされ保管料、積戻し運賃など。

保険会社は弁護士法との関連で請求者との示談の代行はできないが、対応についての相談には積極的に応じるので対応に困った時の相談相手として保険会社の機能を活用したい。

また、大型コンテナ船の沈没事故のように、巨額の高難事故が発生した場合、船主、用船者は裁判所に船主責任制限法に基づいて責任制限の申し立てができるが、NVOCCは船主責任制限法における「船舶所有者等」に該当しないため、船主、用船者と同じように船主責任制限法下における責任上限額の設定ができない。このため、荷主よりNVOCCに対して損害賠償請求がなされた場合に負担する損害賠償額とNVOCCが実運送人に対して求償して回収する金額に差が生じる可能性がある。

JIFFA会員向け賠償責任保険では、NVOCCの法律上、運送契約上の賠償責任をカバーしているので、この差についても、実運送人の賠償責任が確定後、賠償責任保険の補償上限額の範囲でカバーされている。

なお、船舶・航空機・鉄道・自動車の所有・管理に起因する賠償責任、交通事故による賠償責任などは自動車保険など他の保険との分野調整で対象リスク外となっている。

1 (6) 運送人の事故発生時の対応

(1) 初期の対応

事故発生時の対応の流れは、まず事故が発生して、荷主・実運送人から連絡が来たら、第1に荷主の貨物保険を使ってほしいという内容の返事を出し、同時に実運送

人に対してClaim Noticeを出す。

(2) 保険会社への連絡と時効の管理

損害の程度にもよるが、賠償責任保険会社に連絡し、その指示に従ってサーベイの手配などを行う。請求にそなえて調査などしておく必要がある。重要なのは時効の管理で、荷主に対する時効、実運送人に対する時効に齟齬がないようにやっていくということだ。荷主に対する時効の延長をする場合は、実運送人に対する時効の延長の承認も取り付けておく。セットで管理をしていくことが大切だ。

(3) 本請求への対応

本請求が来たら相手を確認して交渉に入っていくことになる。そして賠償金を支払った場合、必ず荷主からReceipt and Releaseを取り付ける。そのうえで実運送人に対して求償していくということになる。

賠償請求に関して取り付ける書類は別図の通りだが、すべてが必要ということはないので、内容によって多少取り付ける書類も変わってくる。

荷主側からの賠償請求時及び、賠償請求時の必要書類一覧

(初動対応時から、順次入手可能な書類の収集行います。)

	書類	賠償請求受付時	賠償責任保険金請求時
1	保険金請求書		○
2	HOUSE B/L (含む、裏面約款)	○	○
3	MASTER B/L (含む、裏面約款)		○
4	COMMERCIAL INVOICE	○	○
5	PACKING LIST	○	○
6	損害原因、損害額を立証する書類 (通常は荷主のSURVEY REPORT)	○	○
7	コンテナの温度表 (解凍事故の場合)	△	△
8	EQUIPMENT INTERCHANGE RECEIPT (積地IN、揚地OUT)	○	○
9	DEVANNING REPORT	○	○
10	DELIVERY RECORD (LCL貨物の場合)	○	○
11	CARGO BOAT NOTE (在来船の場合)	○	△
12	TALLY SHEET		△
13	SURVEY REPORT (運送人手配)	○	○
14	写真	○	○
15	CLAIM NOTICE FROM CLAIMANT	○	○
16	REPLY TO CLAIMANT		○
17	CLAIM NOTICE TO ACTUAL CARRIER		○
18	REPLY FROM ACTUAL CARRIER		○
19	事故報告書 (事故現認書)	○	○
20	CLAIMANTからの賠償請求書		○
21	ACTUAL CARRIER宛 賠償請求書		○
22	RECEIPT & RELEASE (示談書)		○
23	POWER OF ATTORNEY	△	△
24	LETTER OF SUBROGATION	△	△

(4) 示談交渉・協定

最終的にどうなるかだが、示談をして双方納得しながら合意に至るパターン、また合意に至らず平行線のまま

研修会

訴訟に移行するパターン、反論する中で最終的には求償を断念してそのまま請求が来なくなるパターン、さらに時効前に延長要請もなくそのまま請求が立ち消えになるパターンもある。

示談交渉では、債務不履行責任、契約上荷主に対して負う責任はこちら側が注意したことの立証をする必要がある。いずれにしてもこちら側が反論し、また請求する側も反論してくる形で、それぞれが証拠を出し合って双方の主張が尽くされたら、賠償責任保険会社と相談して方針を判断する。

その場合はもし、訴訟となった場合に勝てるかどうか判断の基準となる。勝算が高い場合は請求を拒否する、それで訴訟されたら争うことになる。勝算が低い場合は責任制限による早期解決を行い、訴訟費用、弁護士費用等の発生を回避する。上記以外の場合は一定額の賠償協定による友好的解決(amicable settlement)を図る。このケースが一番多い。いずれにしても請求者に回答する前に賠償責任保険会社と相談して方針を確認する。

(5) 協定のポイント

協定の際のポイント、事故が運送人の管理区内で起きたか、事故原因は何か、運送人の免責事由に当たらないか、こういったこと

を確認しながら、相手側に対して反論をしながら最終的にはオファーを出して示談について話していくことになる。

先述の通りNVOCCは実運送人に対しては荷主の立場なので、荷主と並行して実運送人との交渉も進めていくが、荷主への賠償額と同額を実運送人から回収するというのを念頭に置きながら、請求者にオファーする金額はあらかじめ実運送人の了解を得て行う。このように先に荷主と協定して後で実運送人から了解を得られず、NVOCCが回収できずに持ち出しとなることのないように注意して進める必要がある。

NVOCCの交渉の特徴

NVOCCは対荷主では運送人であると同時に、対実運送人では荷主の立場であるため、前述の示談交渉は対荷主、対実運送人の2つの交渉を並行して進めることとなる。

NVOCCが対荷主に行う回答、時効延長同意や、オファー等はすべて実運送人の了解を得て行う。



第二部 ケーススタディー編

事例1 実運送人からオファーを引き出し 解決に成功

FCLコンテナ詰め輸入冷凍食品が解凍して到着したもので、原因はコンテナの天井に穴があり、そこからの暖気により温度が上昇したと考えられた。荷主が貨物保険を使い、保険金を支払った貨物保険会社が弁護士経由でNVOCCのA社に損害賠償請求をしてきた。NVOCCは実運送人に対しては荷主の立場になるので、A社は荷主側と交渉する一方、実運送人B社に請求を行った。実際にコンテナの管理を行ったのは実運送人B社であり、冷凍コンテナに関する情報を持っている。一

方、NVOCCが入手できる情報は限られている。よって、このようなケースではNVOCCは実運人へ求償し、その

事例1

【輸送】アジア→日本
【貨物】冷凍食品
【損害】解凍
【A社(NVOCC)のB/L責任区間】積地CY/揚地CY

【事故内容】輸入冷凍食品が氷がカートン上に付いた状態で到着。中味に解凍もみられたので荷主は値引きして販売し貨物保険を使用。荷主・A社は各々サーベイヤーを委嘱。解凍はコンテナ天井の穴あきが原因と見られた。後日、A社あてに貨物保険会社が委嘱した弁護士事務所から数百万円の損害賠償請求がなされた。

【実運送人・弁護士事務所】A社は請求内容を実運送人に伝え、その返事を荷主に伝えていく形で長期間に渡りねばり強く交渉。時効の延長依頼も同じ形に対応。交渉開始後約1年3ヶ月経過の時点で実運送人のP&Iから賠償金の支払の示談案を受け、弁護士事務所へ伝え、この金額で合意に到った。
【賠償責任保険】A社の賠償責任保険は使わずに解決。

【ポイント】コンテナ到着時の写真、EIRのリマーク、積み地では異常なかったことなど資料・情報を詳細に記載したSurvey Reportにより、コンテナのハンドリング事故であることを前面に出した。コンテナ到着時に異常が発見されたら写真を撮影し、自社の賠償責任保険会社と相談。高額になる見込みであればサーベイヤーをアポイントすること。

海外駐在員のための研修会

回答やオファーを荷主につないでいくのがNVOCCとしては最善策になる。

本件も荷主と実運送人の中に入ってお互いの言い分を他方に投げると、そして返ってきたものをまた返していく、というようなことで長期間にわたって交渉を続けた。到着後1年の時効の延長もあって、結局1年3カ月かかったが、実運送人のPIから賠償金の支払いの示談案を受けた。これを荷主側の弁護士に伝えて先方がこれに応じたため示談に至った。

結局、A社の賠償責任保険は使わずに済んだ。ポイントは、コンテナに開いた穴の部分を証拠としてしっかり写真を撮ったこと、それから積み地でのEIRがノーリマークだということをしきりと押さえていくことだ。また、積み地でコンテナに異常がなかったという資料があった。これは荷主を通じて入手したのだが、それらが揃っていたので、実運送人の管理下でのコンテナのハンドリングミスとの指摘に実運送人として反証が難しかったと思われる。コンテナ到着時に異常があったら写真を撮影し証拠を残す。それから賠償責任保険会社と相談しながら対応していくといったことが大切になる。

事例2 貨物保険を使用していただくことに成功

日本からアジアへ機械を輸出した。B/Lは積地CYから揚げ地のDoorであったが、仕向国到着後、インランドの運送業者がトラックへ積込作業中に転倒させた。荷主は自分で入っている貨物保険は使用せず、事故にあった機械を日本に戻す費用60万円、修理費用100万円、納期に間に合わせるための代替品輸送費用220万円をNVOCCのA社に請求してきた。インランドの運送業者は実運送人と運送契約を交わしておらず、実運送人を引っ張り込むのも難しく、直接A社が対応せざるを得ない状態であった。

荷主に「貨物保険を使わって欲しい」と粘り強く交渉したところ、最終的に受け入れられ、自身の貨物保険で対応してもらった。本来であれば貨物保険会社から代位求償があるが、たまたまその貨物保険は運送人に対する求償放棄特約が付いていたので、代位求償が来ることもなかった。

事例2

【輸送】日本→アジア
【貨物】機械
【損害】破損
【A社(NVOCC)のB/L責任区間】積地CY/揚地Door

【事故内容】仕向国でコンテナをデバンニング後、現地手配の内陸運送業者がトラックへの積み込み作業中に誤って機械を転倒・破損させた。荷主は貨物保険を使用せず事故品を日本に積み戻す費用60万円、日本で発生する修理費用100万円、納期に間に合わせるための代替品の運賃220万円を直接A社に請求してきた。実運送人のB/L責任区間はCY/CYで、事故発生時点は実運送人の責任区間外のため求償は不可であった。

【交渉結果】「荷主との交渉」：A社が貨物保険を使用し欲しいことを丁寧に説明した結果、最終的に同意。貨物保険には運送人に対する求償権放棄特約が付帯されていたのでA社への求償はなかった。

【ポイント】NVOCCから荷主へ運送人の責任限度は運送品の重量より約90万円にとどまること、代替品の輸送費用は間接費用であり対応できないことを丁寧に説明した結果、荷主が貨物保険を使って経済的損失を回復するのが得策と判断した。

これはうまくいった例だが、ポイントは運送人の責任限度額が貨物1kg当たり2SDRで損害額を大きく下回る90万円程度が運送人としての責任の限度と伝えたことで、それだったら自身の貨物保険を使うかなということ、荷主が動いた。運送人への求償は荷主、NVOCC、実運送人の3者が関与するので、解決までに相当の時間がかかる。一方、貨物保険は荷主と保険会社との2者のみの折衝なので荷主にとっては早期の解決が期待できる。こうした点も説得の材料となる。

事例3 一定減額して荷主と示談、賠償責任保険で対応後代位求償

欧州からの輸入食料品でコンテナを開いたら異臭がついていた。コンテナはFCLで外観に特に異常はなかったが、シールが破損していた。食品のため、商品価値がなくなり、全量廃棄処分になった。荷主からSurvey Reportが提出され、輸送中に臭いが付いたとして自身の貨物保険を使用しないでA社(NVOCC)に数百万円の請求をしてきた。

調べたところ、当該コンテナの前荷が薬品であった事実が判り、コンテナ内に残留した当該薬品の臭いが原因であると思われた。コンテナの潜在瑕疵にあたるが、一般にFCLコンテナに貨物を詰める際、シッパーは提供されたコンテナに穴あき等の異常がないか点検する義務があるので、シッパーが注意義務を怠ったのであれば責任はシッパーが負うべきと主張できる。

本件の問題はコンテナのシールに破損があったことで、これは運送人の管理下でコンテナが開けられたなど何らかの事故があったことの推定となり、これに反証を

研修会

事例3

【輸送】欧州→日本
【貨物】食料品
【損害】臭損
【A社(NVOCC)のB/L責任区間】積地CY/揚地CY

【事故内容】欧州から輸入したコンテナ入り食料品に異臭が付着しており、全量廃棄処分となった。荷主は貨物保険を使用せず、貨物金額・廃棄費用・保管料など数百万円をA社に請求してきた。

【荷主】荷主手配のSurvey Reportが提出され、輸送中に付着したとの主張で早期解決を求められた。臭いの原因はコンテナの前荷が薬品であったことが判明し、コンテナを提供した責任は免れないと思われたが、荷主が詰めたコンテナであり、荷主にコンテナの点検義務があることを主張し、一定減額して示談することができた。

【実運送人】荷主からの請求をそのまま実運送人に請求し交渉を重ねたが、A社の賠償責任保険会社から請求があれば対応していくとの返事の繰り返しで交渉を行った。

【ポイント】損害原因と損害額が明らかな場合には賠償責任保険会社と相談し、早期解決を図る。

挙げるのは実際上難しい。仮に訴訟になれば運送人に不利と思われた。

このため、一定金額減額をして示談解決を行った。このように不利な状況のクレームでは早期に示談解決を図ることも大切である。

事例4 時効を延長しないで訴訟されてしまった

日本からアジアへ食料品を輸出したが、FCLコンテナ内で荷崩れが生じた状態で到着した。A社(NVOCC)に対して貨物保険会社より請求が来た。実運送人のB社に連絡したところ、「自分たちで対応する」と言ってきたのでA社は対応をB社に任せていた。

その後、1年近く経過し、貨物保険会社からA社に時効の延長依頼が来たが、A社はB社が対応してくれるものと考えそのままにしていたところ、荷主から東京地裁に提訴したという連絡が入り、裁判所から召喚状が届いた。

事例4

【輸送】日本→アジア
【貨物】食料品
【損害】つぶれ
【A社(NVOCC)のB/L責任区間】積地CY/揚地CY

【事故内容】輸送中の台風遭遇またはコンテナの本船への積み込み陸揚げ中に受けた衝撃により積載していた貨物が荷崩れし、使用不可能となり全損。荷主は貨物保険を使用。後日貨物保険会社が委嘱した弁護士事務所から数百万円をA社に請求してきた。

「弁護士事務所との交渉」：A社は本事実の否は実運送人にあるとして実運送人と交渉。実運送人も自分達で対応する方向で検討する旨A社に回答していた。そこへ弁護士事務所からA社と実運送人に対して時効の延長依頼が届いた。

A社は実運送人が対応するものとして返事せず、また連休も重なり放置していたところ時効がきてしまった。数日後弁護士事務所から東京地裁に提訴した旨連絡が入りその後、裁判所から召喚状が届いた。

【ポイント】示談になるまでは実運送人が対応するものと結論づけず、時効の延長要請がきた場合には賠償責任保険会社とも相談して対応を考えること。事実は管理しておき時効の日付けには細心の注意を払うこと。

訴訟されたからと言って責任が確定する訳ではないが、訴訟になると弁護士を立てて応訴していく必要があり、時間も費用もかかるので、必要のない訴訟はなるべく避けることが望ましい。

最終的にクレームが解決するまでは、荷主にとっての請求相手はB/Lを発行しているNVOCCであり、当事者であることを認識して気を緩めることなく対応していくことが大事である。本件は失敗例であるが、A社としては、時効を自分で管理し、少なくとも、時効到来前にB社に状況を確認して、必要に

応じて時効の延長手続を行う等の対応が必要であった。

事例5 貨物延着による賠償請求

A社(NVOCC)が日本からアジアに向けて機械類の輸送を引き受けたが、現地でのトラックの手配に手間取り、最終地へ2週間遅れて到着した。このため、設備の立ち上げのために日本から出張で来ていたエンジニアの滞在延長を余儀なくされたとして荷主からA社に延泊費用等が請求された。貨物に物的な損傷はなかった。

運送人は貨物の滅失、き損、延着について責任を負うが、延着については責任を負うのは延着による市場価格の下落による損害になる。これは、前述の通り国際海上物品運送法の損害賠償の額は荷揚されるべき地及び時における運送品の市場価額によって定める、という規定(第12条の2「損害賠償の額」第1項)から来ている。ただし、当該輸送区間に適用される運賃が限度となる。使用できなかったことによる逸失利益や代替品を取り寄せたことによる追加運賃等の間接損害には責任を負わない。

本件でいえば2週間遅れたことで機械の価値が下落した分が損害額となる。荷主は運送品の延着により市場価額が下落したことの立証義務を負う。しかし、通常、機械が2週間で価値が減少することはないので、本件でもそれを説明した上で荷主に納得してもらった。

海外駐在員のための研修会

事例5

【輸送】日本→アジア
【貨物】機械部品類
【損害】延着
【A社のB/L責任区間】積地Door/揚地Door

【事故内容】A社が揚地でトラック手配に手間取ったことで運送品の最終引渡地への到着が予定より2週間遅れた。このため、荷主よりA社に据付作業のために日本から出張していたエンジニアの追加宿泊費用や移動が遅れたことによる損失など約百万円の損害請求をしてきた。なお、貨物に物的な損害は無かった。

【荷主】A社は荷主に対して、延着についての運送人の責任は延着により運送品の市場価額に下落があった場合が対象になるが、今回はその価格差が無いので損害賠償請求はできないことを説明し説得した。

【ポイント】運送人は特定の時期に到着する特別の運送契約を結んだ場合を除いて、特定の時期に到着することを保障せず、それによる損害について一切責任を負わない。ただし、運送人が延着に対して責任があると明確に判明した場合には、当該運送区間の運賃を限度として責任を負う。その対象となる金額は国際海上物品運送法12条の2第1項により、運送品の荷揚げされるべき地及び時における市場価格とその地で現実荷揚げされた時の市場価格との差額となる。

けるときは運送人はコンテナ中の貨物の状態はB/L記載の通りであることについて知らず、そのことについて責任を負わないという趣旨で「不知約款」を付してB/Lを発行する。この「不知約款」は法的に有効というのが通説である。

本件では、複数のコンテナにも同様の損害が生じていたため、原因がコンテナ内の積み付け不良である可能性が高いと考えられたので、荷主サイドの弁護士に積み付け不良ということを主張した。積み付け不良でないということであれば積み付けのスペックなどの証拠を提出せよと要求したが、おそらく資料が準備できなかったと思われるが、結局、回答がなくそのまま時効を迎えたケースだ。

事例6 コンテナ内荷崩れ (Shipper's Load & Count)

日本から米国向けに輸送したコイルに凹み損・曲り損が発生していた。FCLコンテナであった。貨物保険を使って対応したが、後日、保険会社から委嘱を受けた弁護士よりNVOCCのA社に請求があったもの。A社は実運送人との間に立って対応したが、そのうち請求側の弁護士事務所からの返事がなくなったことで時効となった。

運送人はシッパーが詰めたコンテナの中の貨物の状態について物理的に確認することができないため、FCLコンテナを引き受

事例6

【輸送】日本→USA
【貨物】コイル
【損害】凹み、曲り損
【A社(NVOCC)のB/L責任区間】積地CY/揚地CY

【事故内容】米国向け輸出コイルが輸送中の衝撃によりコンテナ内で荷崩れを起こし損傷した。荷受人は貨物保険を使いその後、保険会社が委嘱した弁護士事務所からA社に対し数百万円の貨物損害の請求をしてきた。

【弁護士事務所】A社は実運送人からの当該請求に対する見解をそのまま弁護士事務所に戻していく形で交渉を進めた。
【実運送人】A社は実運送人(PI保険会社)に対してそのまま請求を起こし交渉を重ねる。その後、弁護士事務所から返事がなくなりそのまま時効となった。

【ポイント】同じ輸送の複数のコンテナで同様な損害が発生していることから原因は積み付け不良であること、Shipper's load & countであり運送人はコンテナ内の積み付けには関与しておらず、また、コンテナ内の運送品の状態について不知約款で免責と主張。積み付け不良でないというならばその証拠を出すよう要求したが、提出されなかった。



会場風景

研修会



JIFFA教育委員会 副委員長 山崎副委員長
第一港運(株) 海外事業部 部長



JIFFA/JJC 講師・事務局

JIFFA/JJC「海外駐在員のための研修会」(ジャカルタ開催)カリキュラム

平成26年11月24日(月曜日) 開催
於 JJC会議室, Menara Cakrawala, 4th Floor, JL. M.H. Thamrin No.9 Jakarta 10340

時 間	テ ー マ	講 師
13:30~13:35	開講の辞	JJC運輸グループ代表理事・森澤 洋一郎氏(日本郵船)
13:35~13:40	JIFFA紹介	JIFFA教育委員会・法務委員会事務局 業務部長 浅田 敏夫
13:40~15:10	いわゆる元地回収B/L (Surrendered Bill of Lading)の問題点とWAYBILLの活用について ・第一部 いわゆる元地回収B/Lのリスクを知らう ・第二部 いわゆる元地回収B/Lに関連した判例と解説 ・第三部 WAYBILLの活用に向けて	山九株式会社 3PL事業部 参与 伊東 仁一氏 (JIFFA法務委員会 委員)
15:10~15:20	休憩	
15:20~16:50	貨物損害発生時の運送人の対応 ・第一部 基礎知識編 ・第二部 ケーススタディー編	損害保険ジャパン日本興亜株式会社 海上保険金サービス室 物流保険金サービス第一課 特命課長 篠原 夏雄氏 (JIFFA法務委員会委員) PT. Asuransi Sampo Japan Nipponkoa Indonesia President Director 草野 弘氏, Director 樽井 周友氏
16:50~16:55	JJC紹介	JJC事務局長 吉田 晋氏
16:55~17:00	閉講の辞	JIFFA教育委員会 副委員長 山崎 理 (第一港運株式会社)
17:00~	懇親会	

海外駐在員のための研修会

アンケートの集約

以下に集約結果を報告する。回収率は91%であった。
詳細は以下の通り。
テーマ別の表の上段は評価点、下段は評価者数となっている。
尚、意見については、同一内容が複数ある場合に限り、代表的な意見を記載した。

I テーマ1:いわゆる元地回収B/Lの問題点とWAYBILLの活用について

①いわゆる元地回収B/Lを知っていましたか:	はい	39	いいえ	5
②知ってた場合、いわゆる元地回収B/Lを取り扱ったことがありますか	はい	33	いいえ	7

1 第一部 「いわゆる元地回収B/Lのリスクを知らう」

	5	4	3	2	1
	非常に充実	普通		期待はずれ	
①講義の内容	15	28	8	0	1
②受講後と受講前の理解	10	33	9	0	0
③荷主間のトラブル	2	3	1	11	32

その他の意見
・今までの流れに従ってやっていた行為の裏付け、リスクが分かった。
・B/L面上の記載内容の説明等が良く分かった。

2 第二部 「いわゆる元地回収B/Lに関連した判例と解説」

	5	4	3	2	1
	非常に充実	普通		期待はずれ	
①講義の内容	16	24	10	1	0
②判例内容	2	9	7	10	20
③今後の対応	2	17	18	8	5

その他の意見
・具体的で非常に分かり易かった。
・荷主として、フォワーダーとしての立場別の判例、対応を区別してもらうとさらに理解が深まる。

3 第三部 「WAYBILLの活用に向けて」

	5	4	3	2	1
	非常に充実	普通		期待はずれ	
①講義の内容	15	26	11	0	0
②規則を知っていたか	4	7	30	6	5
③今後の対応	15	21	14	0	0

その他の意見
・知識が定着していない部分もあり、勉強になった。
・知識がほとんどなしの状態話を聞いていたので基本知識を自身で再確認する。
・機会のある限り、客にはWAYBILLを勧めるようにしたい。

研修会

テーマ2. 貨物損害発生時の運送人の対応

1. 「基礎知識編」

	5 4 3 2 1				
	非常に充実	普通			期待はずれ
①講義の内容	9	26	15	2	0
②受講後と受講前の理解	7	28	17	0	0
③荷主との対応	14	21	15	2	0
④賠償責任保険	10	23	16	0	0

その他の意見
 ・荷主と実運送人の間に立つNVOCCの立場での事故対応が良く分かった。
 ・NVOCCの立場での保険についてのレクチャーは初めてで良かった。

2. 「ケーススタディー編」

	5 4 3 2 1				
	非常に充実	普通			期待はずれ
①事例の内容	14	24	12	0	0
②受講後と受講前の理解	4	30	16	0	1
③事故防止に向けた対応	17	21	11	1	0
④荷主との対応	15	18	13	2	0

その他の意見
 ・各ケースについて、とても分かり易い説明だった。
 ・輸出入におけるリスク関連が知れたことは大変勉強になった。
 ・とても身近なケーススタディーで分かり易かった。

※ 講義内容以外にJIFFA/JJCへの要望等

- ・インドネシアに関する事例や講義内容であればもっと良かった。
- ・今回、このような研修会をジャカルタで受講出来るとは思っていなかった。
- ・今後拡大がさらに予想されるインドネシア国内物流に関わるリスクとそれに対する対策を法制面事例の点から学ぶ場を頂けると有難い。

News Up to Date

平成26年度「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)
 新たに173名の誕生で認定者総数は4,969名

教育委員会

平成26年10月2日から11月13日まで延べ10日間にわたって30科目の講義が東京で開催された。

講座終了後、11月19日に実施された認定試験の結果、受験者173名全員が合格した。全員の合格は平成18年以降7年ぶり、試験の結果から成績優秀者7名への認定証授与式が12月4日にJIFFA事務所で行われ、中村次郎会長(写真前列中央)から認定証が授与された。

写真前列左から、角野貴啓さん(日本通運(株))、石田雅行さん(日本郵便(株))、中村会長、石井伸明さん(株宇徳)、石川真理子さん(矢吹海運(株))、後列左から松本登志郎さん(株阪急阪神エクスプレス)、山下尚吾さん(株日陸)、石川拓史さん(株栗林商会)。



国際複合輸送士資格認定講座を受講して

日本郵便(株)
 東京広域国際郵便営業センター
石田 雅行



日本郵便では、郵便サービス以外の領域として、公社時代から国際物流事業を展開しており、2014年、上海に当社初の海外現地法人を設立しました。同事業の推進に必要な人材を育成する施策のひとつとして、本講座の受講者募集に関する社内回覧があったため、良い機会だと思い受講を希望しました。

実際に受講した内容は、世界基準と日本基準との温度差や、日本の法制度の問題点にまで到る、タイムリーかつ広範囲に渡る内容をカバーする非常に興味深いものでした。

特に、運送責任に関する条約(航空・海上・陸上)の講義では、各種約款等の規定の根拠となる国際条約について学ぶことができ、それらの規定が単なる決まりごとではなく、世界の国々の代表者達が話し合っ決めて内容が根底にあることを知り、より理解を深めることができました。

また、輸出入通関手続きの講義はやや難解な印象を受けましたが、国際物流の業務に携わる中で、お客様から通関に関する照会が非常に多く、通関知識の習得は必要不可欠なスキルであり、来年の通関士試験受験に向けての大きな動機付けとなりました。

認定証授与式に行われた懇談会の中でもお話がありましたが、情報化社会が著しく進展し、簡単かつ迅速に情報を入手できるようになった今、“サービスを受ける側”(物流分野においては荷主)が、知恵を絞り賢くなっていくトレンドであるのは

間違いなく、そういったお客様に対してより良い提案をし、ニーズに合ったサービスを提供するために、“サービスを提供する側”も日々研鑽して努力していかなければ、厳しい競争の時代は生き残れないと思います。

最後に、このような貴重な機会を与えてくださった所属長及び職場の仲間ならびに本社国際物流担当の皆様への恩返しのために、今回の受講で得ることができた「貴重な知識」を、当社の国際物流事業の更なる推進に向けて積極的に活用できればと考えています。

(株)宇徳
 通関部東京通関チーム
石井 伸明

私は現在通関部に属し、通関士として日本国内の輸出入通関業務に携わっています。実際、通関自体は国際物流の中における一通過点に過ぎないものであり、特定の専門的な知識を蓄積しておれば、普段の業務に特別支障はないのかもしれない。

News Up to Date

しかし、通関前後の処理は密接に関係しており、物流の起点から終点まで広範な知識を持つことは適切な通関を行う上で、また顧客のニーズに応える点でも常日頃から非常に重要なことだと感じておりました。本講座を受講することで国際物流全般を短期間で体系的に学習出来たことは非常に喜ばしく思っております。日々の通関業務の理解を深める為に、また顧客に対してより高次元のサービスを提供する為にも、当部内の若手社員には本講座の受講を継続的に推奨していきたいと思っております。最後に、受講機会を与えて下さった会社、上司、不在時のサポートを頂きました皆様にこの場を借りて御礼申し上げます。

(株)栗林商会 東京支店 運輸営業部 石川 拓史

栗林商会は本社が北海道室蘭市に所在しており、運輸部門では弊社関連グループを含め、北海道を主軸とした国内外の様々な輸送モードを取り扱っております。

本講座は国際物流のみならず、国内輸送や最新の輸送条例・法令迄、幅広くカバーリングされているので、当社にとって非常に関連性が高く、日々の業務を改めて考えさせられる場面が多々ありました。

10日間、全30講座と非常に充実した内容の為、各分野の最先端講座はとても刺激的で、有益な時間でした。他国の物流情勢や通関事情等の講座も、輸出入者様と直接会話する営業にとっては非常にありがたく、「営業力」の向上になったのではと思っております。

最後に、本講座受講につき御協力

頂きました皆様、大変ありがとうございました。

(株)日陸 カスタマーサービス部 山下 尚吾

私は現在輸出入業務に携わりさらに国際複合輸送について深く知識を深めたいと感じ受講させて頂きました。

10日間30講座と予定表を見た時には国際複合輸送業務についてまだまだ未熟な私がいかに知識を習得できるのかと不安になりました。

しかし、実際に講義を受けさせて頂いて各分野の最前線でご活躍されている講師の方々から私の経験したことのない実務に即した理解しやすい講義をして頂き未熟者の私にもさらなる知識の習得が出来、他国の通関事情等についても普段仕事をしているとなかなか見え難いですが、知っておくことにより有益になる内容を学ぶことができました。

そして、これを機に国際物流に関して疑問に思ったことを本講座のテキスト等を参考にして更なる知識の習得と経験を重ねて成長できるように励んで参りたいと考えております。

最後にこの場をお借りして本講座へ参加させて頂く機会を与えて下さった上司の方々、不在時にサポートして下さった同僚の方々に心より感謝申し上げます。

日本通運(株) 東京海運支店ロジスティクス事業所 角野 貴啓

私は現在、輸入商社様の輸入兼国内配送拠点において、国内配送部分のお客様窓口を担当しております。

今回は、自身が入社以来あまりフォワーディング業務に携る機会が少なく、知識や経験に不安を感じていたところにこの講座のお話をいただき、受講させて頂きました。

講座内容は大変幅広いものでしたが、自分の会社に関わる業務が国際条約や国内法規によってどのように規定されているのか体系的に知ることができ、また陸海空の各輸送モードや世界各地の物流／通関事情につき実務に即したお話を聞くことで視野が広げられ、大変有意義でした。

今後は、この講座で学んだ知識を更に深め、また自分が関わる狭い範囲だけでなく前後の物の流れやお客様の隠れたニーズまで意識しながら、自信を持って的確な提案ができるフォワードナーになっていきたいと思っております。

最後に、内容の濃い講座を開講いただいたJIFFAの皆様、受講の機会を与えて下さった職場の皆様に、この場を借りて心より感謝申し上げます。

(株)阪急阪神エクスプレス フォワーディング事業本部海運事業部企画開発センター販売促進課 松本 登志郎

私は現在、海上輸送の販売業務を行っております。入社以来、通関、営業、海外駐在等、経験をいたしました。当講座では今まで知らなかったことを学び、理解が不十分だったことの理解を深めることができました。講座のテーマはインコタームズ、貿易決済、条約、関連法規、セキュリティ、輸出入貿易管理、保険、IT、クレーム処理、冷凍貨物、非コンテナ貨物、通関、梱包、航空輸送、国内輸送、各国事情等、多岐に渡り、全ての講義が有意義なものでした。ぜひ多くの人に学んで欲しい講

News Up to Date

座です。特に“フォワードナーとその役割”というテーマは、自分の仕事の本質を見直すこととなり、改めてその立場、責任、重要性を認識致しました。今回、学んだことを生かして、お客様及び社内を展開し、その“役割”を常に認識して動いてまいります。最後に、当講座の受講機会を与えて下さった会社、上司、職場の皆様、この場を借りまして御礼申し上げます。

矢吹海運(株) 国際営業部国際営業グループ 石川 真理子

入社以来7年間、実務を通して自分で調べたり周囲の方々に教わったりして業務を学んできた為、知識が

曖昧な部分が多々ありました。本講座では、必要な知識を体系的に学ぶことができ、今まで点であった知識が線に繋がり、毎回興味深く講義を受けさせて頂きました。

中でも3PLや物流におけるIT等、これまで自分が関わってこなかった分野についても知識を得ることができ、従来の物流だけでは生き残れないということを痛感し、とても刺激になりました。

今回習得したことをただの知識の詰め込みで終わらせず、自分の業務にどのように生かしていくかということが今後の課題となりますので、日々“考える”ことを忘れずに業務を進めて参りたいと思っております。

約1か月半の間、仕事と両立させ

ながら全うすることはとてもハードでしたが、事前に行動計画を立て、自己管理が出来たことが今回好成績を残せた要因かと思っております。また、今回受講の機会を与えて下さった会社と、私が不在の間に協力して下さいました同じ会社の方々にも大変感謝致します。ありがとうございました。

平成26年度合格者登録簿（東京開催）

氏名	社名	部署名
鮎澤 英子	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル自動車部
朝倉 里奈	郵船ロジスティクス株式会社	海上事業部海上輸出輸送センター海上輸出第一課
阿部 晃	株式会社ダイトコーポレーション	ターミナル事業部本牧事業所オペレーション部運航統轄課
天海 幸子	株式会社スターエクスプレス	
荒井 健司	日本通運株式会社	東京海外引越支店営業第二部
荒木 春菜	株式会社ユニエックス	営業推進グループ国際営業チーム
安藤 誠	株式会社上組	国際物流事業本部 京浜事業部 国際物流部 物流開発課
飯ヶ谷憲臣	山九株式会社	3PL業務部 業務推進グループ
伊規須龍太	株式会社ダイトコーポレーション	ターミナル事業部大井事業所オペレーション部運航統轄課
池田千恵子	神鋼物流株式会社	営業本部 国際営業部 横浜営業室
石井 直樹	内外日東株式会社	第3営業部第2チーム
石井 伸明	株式会社宇徳	通関部東京通関チーム
石川 拓史	株式会社栗林商会	東京支店 運輸営業部
石川真理子	矢吹海運株式会社	国際営業部国際営業グループ
石崎 孝雄	株式会社辰巳商会	東京支社 複合輸送2課
石島 智子	澁澤倉庫株式会社	国際輸送営業所
石田 雅行	日本郵便株式会社	東京広域国際郵便営業センター
石田 貴也	トレーディア株式会社	京浜支店国際営業第一部
石津谷由貴	株式会社日新	総合営業第一部第二課
石原 雅大	株式会社ジャパンエクスプレス	物流営業部 物流グループ 国際物流チーム
石原 真之	澁澤倉庫株式会社	横浜港営業所
磯谷 紀希	株式会社日新	引越部営業第二課
稲垣早弥加	日本通運株式会社	東京国際輸送支店営業推進部勤務(マーケティング開発グループ)
井上 猛	三菱倉庫株式会社	国際輸送事業部 中国アジアチーム



氏名	社名	部署名
上原沙哉子	内外トランスライン株式会社	東京輸出営業部
宇治 洋和	富島運輸株式会社	東京営業所 営業1グループ
白井 広	日本郵便株式会社	東京広域国際郵便営業センター
内田 駿	株式会社住友倉庫	東京支店輸入営業課
内山 裕一	日本梱包運輸倉庫株式会社	本社・国際営業部 複合輸送課
梅津 哲郎	株式会社リンコーコーポレーション	東京支社 営業部
瓜田 仁美	株式会社トライネット	国際物流事業本部 第一営業部
恵崎 洋甫	ドイツロジヤパン株式会社	
麻植みき子	コマツ物流株式会社	広域物流サポート本部海外オペレーション部アジア中国課
大岩 秀明	株式会社日新	国際営業第二部 営業課
大地 崇史	株式会社シーゲートコーポレーション	東京支店
大塚 智史	株式会社ユニエックス	横浜支店 物流グループ プロジェクト貨物チーム
大場 洋	塩竈港運送株式会社	国際コンテナ支店通関課
大町 光範	株式会社トライネット	鉄鋼・不定期船事業本部 鉄鋼製品輸送部
岡 美咲	ケイヒン株式会社	国際輸送営業部 営業チーム
岡島 圭吾	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル自動車部
緒方 庸一	インターフロー・タンクコンテナシステム株式会社	
岡本 卓也	郵船ロジスティクス株式会社	海上事業部事業統括課
小川 弘貴	名港海運株式会社	東京支店国際複合輸送部
玉 銀英	ジャパン・バン・ラインズ株式会社	営業部 海外営業課
奥富 将	株式会社明正	本社・営業第2部国際物流課
小田川 絢	株式会社グイトーコーポレーション	ターミナル事業部大井事業所オペレーション部運航統轄課
叶谷 悠治	日本包装運輸株式会社	東京本社 国際物流部 複合輸送課
金子 由里	ジャパン・バン・ラインズ株式会社	営業部 国際複合輸送課
ガンオナル ミシテサマダン	東海運株式会社	国際事業部
菅能 良一	株式会社辰巳商会	東京支社 複合輸送1課
北野 雄也	株式会社グイトーコーポレーション	千葉支店船舶代理店部千葉代理店課
鬼頭 淳一	丸全昭和運輸株式会社	営業企画部 管理グループ
鬼頭 貴充	株式会社トライネット	国際物流事業本部 第一営業部
クオンヒョッピル	SMJ株式会社	
工藤 俊一	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル工業財第二部
工藤 大輔	株式会社近鉄エクスプレス	東京輸出海上営業所
國廣 善弘	大塚倉庫株式会社	営業本部 国際物流部
黒坂 延恵	株式会社日新	引越部
黒田 穂波	株式会社日新	総合営業第一部第五課
河野 聖子	関光汽船株式会社	東京支店 国際営業課
古賀 敦規	三菱倉庫株式会社	福岡支店 倉庫事業課 東京駐在
小島真由美	株式会社トライネット	国際物流事業本部 第一営業部
小鷹 彰	日本紙運輸倉庫株式会社	海外企画部
小林 朗	富士運輸株式会社	国際物流部
小林なおみ	株式会社KSAインターナショナル	羽田国際空港営業所
近藤 誠一	矢吹海運株式会社	国際営業部NVOCCグループ
齋藤 真里	山九株式会社	国際物流推進部
佐伯乃里子	ブリヂストン物流株式会社	輸出入業務センター輸出業務1課
坂野 和	山九株式会社	国際物流推進部
坂本奈緒子	丸協運輸株式会社	海外事業部国際物流課
櫻木 政康	株式会社日新	国際営業第一部複合輸送二課
佐々木民人	日本通運株式会社	東京海外引越支店営業第二部勤務
佐藤 大悟	株式会社アルプス物流	国際物流部 営業課
佐藤 正則	東部運送株式会社	東港物流営業所



氏名	社名	部署名
里見 宗紀	山九株式会社	首都圏DC支店 物流グループ
塩崎 裕史	三菱化学物流株式会社	東日本エリア営業部 フォワーディング課
鹿間 直子	ケイヒン株式会社	海上・ターミナル営業部 営業チーム
朱 暁明	三菱化学物流株式会社	東日本エリア営業部フォワーディング課
白井 裕也	アオキトランス株式会社	海貨本部 営業第二グループ
白川 亮太	月星海運株式会社	国際物流部
須賀 孝行	コマツ物流株式会社	運輸本部国際物流課
菅間季美子	日本郵便株式会社	東京広域国際郵便営業センター
鈴木 乃輔	山九株式会社	東京支店 港運グループ
鈴木 恒昭	JPサンキュウグローバルロジスティクス株式会社	成田空港支店 輸入業務課
鈴木真理子	株式会社日新	国際営業第一部複合輸送一課
鈴木多恵子	株式会社日立物流バンテックフォワーディング	営業一部 海外営業課
陶山 泰久	凸版物流株式会社	国際物流本部 情コミSP部
関口 昌範	日本通運株式会社	東京航空支店 国際貨物部 複合輸送サービス課
妹尾 翔	日通NECロジスティクス株式会社	海上輸送部
千石 倫子	ケイヒン株式会社	プロジェクトカーゴ営業部 営業2チーム
宗 輝	株式会社グイトーコーポレーション	アジア中国室アジア中国課
染野 崇	株式会社日陸	本社・営業5部
角野 貴啓	日本通運株式会社	東京海運支店ロジスティクス事業所勤務
高野 祐子	日本通運株式会社	横浜国際ターミナル支店コンテナターミナル事業所(本牧ターミナルグループ)
高橋 和久	川西倉庫株式会社	国際部東京営業課
田口 祐樹	日本通運株式会社	横浜国際輸送支店勤務(営業)(営業第6グループ)
竹内 篤	日本通運株式会社	横浜国際ターミナル支店港運課
竹内 洋雄	東陽倉庫株式会社	営業開発室
竹川なつ美	山九株式会社	国際物流推進部
竹田 美幸	三菱商事ロジスティクス株式会社	食品・消費財ロジスティクス部
武本 紘樹	山九株式会社	千葉支店 製品第一グループ
辰橋 純	株式会社上組	国際物流事業本部 京浜事業部 営業部 営業三課
田中 佐和	日本郵便株式会社	国際事業部
谷口敦与至	株式会社アルプス物流	大井営業所 国際物流部営業課
谷口 昌優	日本通運株式会社	東京海外引越支店カスタマーサービス部オペレーションセンター
田村 浩史	内外日東株式会社	ロジスティクス営業部第2チーム
千葉 竜	山九株式会社	横浜支店 営業グループ
土屋 匡史	日本通運株式会社	横浜国際輸送支店勤務(営業)(営業第5グループ)
手塚 まい	株式会社日成	本社営業部
得津 裕紀	株式会社南海エクスプレス	東日本営業部 営業サポートグループ
内藤 義毅	日本郵便株式会社	関東広域国際郵便営業センター
内藤 泰裕	ケイナラ株式会社	業務部業務課
永井麻衣子	内外日東株式会社	国際事業部国際輸送室カスタマーサービスチーム
中島 篤史	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル工業財第一部
中田 毅史	株式会社新開トランスポートシステムズ	本社・開発営業部
中林 司	トナミ国際物流株式会社	東京支店
中村 研介	株式会社エーアイテーター	東京営業部営業二部三課
中村成道子	山九株式会社	LS企画部
中村 晴之	株式会社アルプス物流	輸出入センター大井営業所・通関課
並河 克弘	株式会社日立物流バンテックフォワーディング	営業二部輸出営業課
並木 輝江	東京貿易運輸株式会社	横浜支店
西川ちづか	株式会社日新	総合営業第一部第二課
西長 一志	内外トランスライン株式会社	横浜支店
西畑 秀人	日本郵便株式会社	東京広域国際郵便営業センター

氏名	社名	部署名
沼田 佳子	山九株式会社	横浜支店 輸出入グループ
根岸 薫	株式会社トライネット	鉄鋼・不定期船事業本部 鉄鋼製品輸送部
埜田 和美	株式会社日新	国際営業第三部営業第二課
野中 祥史	内外トランスライン株式会社	東京輸入部営業課
野中 公視	アオキトランス株式会社	東京支店
野村 好史	フライングフィッシュ株式会社	営業第一部
芳賀 英樹	アートコーポレーション株式会社	東京法人営業部 法人営業2課
橋山 秀雄	株式会社エーアイティー	東京営業二部 営業四課
幡本 浩明	郵船ロジスティクス株式会社	海上事業部海上輸入輸送センター海上輸入2課
服部 祥子	株式会社辰巳商会	東京支社 複合輸送1課
花田 博一	株式会社グイトーコーポレーション	青果事業部埠頭運営部作業課
馬場 純子	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル食品・消費財部
濱部 晶	株式会社宇徳	物流営業部営業第一チーム
早田 浩子	京浜内外フォワーディング株式会社	輸入営業二課
原口 健一	JPサンキュウグローバルロジスティクス株式会社	成田空港支店 輸入業務課
比嘉 忠	日本梱包運輸倉庫株式会社	成田営業所
日暮 明美	凸版物流株式会社	国際物流本部 輸出入部 輸出入グループ
広瀬 達也	山九株式会社	国際物流推進部
深谷 雅子	ドイツロジヤパン株式会社	
発知 崇彦	内外日東株式会社	第2営業部藤沢事業所
堀 弦	日本郵便株式会社	国際事業部
眞岩 奈穂	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバルアパレル部
前林 優子	株式会社日新	国際営業第一部複合輸送一課
松井 一明	JPサンキュウグローバルロジスティクス株式会社	東京営業支店
松永 幸香	第一港運株式会社	物流事業部
松本登志郎	株式会社阪急阪神エクスプレス	フォワーディング事業本部海運事業部企画開発センター販売促進課
真鍋 和訓	ジャパン・パン・ラインズ株式会社	営業部 営業2課
三浦哲志郎	三菱倉庫株式会社	国際輸送事業部欧州米州チーム
水谷由美子	株式会社宇徳	物流営業部営業第二チーム
箕輪 志郎	山九株式会社	国際物流推進部
宮澤 和子	株式会社日新	大阪営業第二部営業第二課新木場営業所
宮本 武蔵	第一港運株式会社	海外事業部
村田 望	安田倉庫株式会社	国際営業部
森元 憲司	協同運輸株式会社	東京支店 海外営業部
八木 明弘	株式会社日立物流バンテックフォワーディング	営業二部 輸入営業課
柳生 陽佑	株式会社近鉄エクスプレス	輸出海上オペレーションセンター
薬師寺貴雅	株式会社日陸	本社 カスタマーサービス部
柳澤 隆之	株式会社日立物流バンテックフォワーディング	海上部 CS一課
柳室 寿徳	日発運輸株式会社	第一営業部
山方洋次郎	日本通運株式会社	東京海外引越支店営業第一部勤務
山下 尚吾	株式会社日陸	カスタマーサービス部
山本 博規	株式会社新開トランスポートシステムズ	本社・開発営業部
山本麻木乃	安田倉庫株式会社	国際輸送センター
山本 佳直	愛知海運株式会社	東京カンパニー
楊 海程	日中海運株式会社	国際物流部
横山 博美	三菱商事ロジスティクス株式会社	グローバル工業財第二部
吉田 理那	ブリヂストン物流株式会社	営業本部輸出入業務センター輸入業務課
吉本 奈央	澁澤倉庫株式会社	国際輸送営業所
渡邊 若菜	山九株式会社	国際物流推進部

平成26年度「初級中国語講座」(東京開催) 成績優良者修了証授与式を開催

語学研修委員会

「初級中国語講座」は実践的運用能力の向上を掲げ、平成11年より開講しており、平成26年度は7名の方が受講し、6カ月(ほぼ隔週)と長きにわたる厳しいスケジュール下でのカリキュラムを終了し、全20講座内の70パーセント以上に出席し受験資格を満たした全受講生7名の方に対し、11月25日(火)、修了試験を執り行った。

当該講座はJIFFA語学研修委員会の主催で行っておりますが、講師の「初級中国語講座」樊(ハン)先生を始め、委員の方々にはカリキュラムの見直し、修了試験実施、合格者認定などにご尽力頂いており、心から御礼申し上げます。

12月2日(火)開催の修了試験審査委員会で最終合格者(受講者全員)を決定し、1名の受講者を成績優良者として認定し表彰した。



前列中央:成績優良者の與那覇成美さん(株)日新)、前列右:中村会長

表彰者名

受講番号1

與那覇 成美(ヨナハ ナルミ) (株)日新

受賞者に改めて敬意を表するとともに、これからの日常業務にその結果を生かして頂きたいと思っております。

「JIFFA初級中国語講座」を受講して

(株)日新
国際営業第一部 複合業務課
與那覇 成美 成績優良者



業務の中で中国へ電話をかける機会が多く、中国語を話せるようになりたいと思っていたところJIFFAの本講座開催を知り受講を決めました。

本講座は、私のような初級レベルの方から上級者の方まで受講してい

たのですが、少人数のため発言機会も多く、樊先生の個々のレベルに応じたきめ細やかな指導のおかげで参加者全員がレベルアップすることが出来たと思います。

講座外では、出来るだけ時間をとって勉強するように心掛けました。1課につき約五十回以上音読をすることで発音・単語・文法を覚え、ライティングスキル向上のためノー

トが真っ黒になるまで繰り返し参考書の内容を書いて漢字を覚えました。今回の受賞は勉強してきた事が結果に繋がりが大変嬉しく思います。今後も上級レベルを目指して勉強を続け、将来は出張や駐在で中国語を活かしていきたいと考えています。

樊先生、JIFFAの皆様、職場の皆様、このような機会を与えて下さり誠にありがとうございました。

平成26年度「初級中国語講座」

(平成26年6月～平成26年11月) ☆☆合格者数7名☆☆

氏名	社名	部署名
與那覇成美	(株)日新	国際営業第一部
徳丸 嘉成	ケイヒン(株)	国際輸送営業部
立石 尚己	ケイヒン(株)	国際輸送営業部
稲葉 健	(株)グイトーコーポレーション	アジア中国室
前原 利昭	日本通運(株)	横浜国際輸送支店
西山 悠人	日通商事(株)	ロジスティクス・サポート事業部
石母田 順子	山九(株)	東京支店

フッターのための Q&A 法務委員会

53

このコラムは、JIFFA会員の実務担当者が日常業務で出会うことのある法的な問題について、その対処方法をアドバイスするために、法務委員会が設けたものです。本欄で取り上げてもらいたい案件などがありましたら、JIFFA事務局へFax (No.03-3297-0354) またはE-mail (address: gene@jiffa.or.jp) でご連絡ください。

質問

「危険物輸送で、JIFFA運送書類を発行するよう荷主より要請された場合、応じるべきか」

当社は、外航海運の利用運送事業に長年注力しており、荷主より輸送を依頼された一般貨物（非危険物）は、荷受または船舶への積込が確認された時点で、JIFFA MT B/LまたはWAYBILLを発行しています。危険物については、海上輸送中の爆発事故等の報道等もあり、自らが運送人となって海上輸送を引き受けることは固辞し、大手コンテナ船社へ取り次ぎをしていました。この場合、運送書類を荷主に対して発行するのはあくまで船会社で、当社は運送書類の発行をしていません。

急成長している中堅荷主A社の物流責任者より、「会社の方針として、起用する国際輸送業者を統合

することになった。北米向貨物は、一般貨物だけでなく、時々発生する危険物も含めて、貴社に輸送をすべて依頼する。ぜひ引き受けてJIFFA MT B/LまたはWAYBILLを発行して欲しい」と先日要請されました。その荷主が出荷する危険物は化学品で、消防法別表で定める第4類第2石油類（非水溶性液体）等とのことです。

引き受ける貨物が増えるのは当社にとって朗報ですが、危険物の輸送に関してのノウハウが殆ど無いので、運送人としてJIFFA MT B/LまたはWAYBILLを発行することに対して不安があります。荷主の要請に対してどのように対処すべきか、ご教示ください。

回答

ご承知のように、多くの荷主は物流改革に積極的に取り組んでおり、改革における一つのテーマが、起用業者数の削減です。荷主が、海上輸送に起用する船会社や利用運送事業者の数を絞り込むことにより、物流部門での管理の手間と費用を削減、さらに起用する業者1社に対して輸送を依頼する貨物量を増やすことにより、運賃交渉力を高めようとしています。このような背景の下、多数の船会社の海上輸送サービスを組み合わせ、全体として質の高い輸送サービスを競争力のある運賃で提供できる利用運送事業者を評価する荷主が増えており、A社もそのような荷主と思われます。

しかしご質問にあるように、外航海運の利用運送事業者として、危険物を輸送することは、一般貨物と異なり大きなリスクを伴うことがあります。ご質問の主旨は、以下の2点と理解して、回答します。

- ①貴社が危険物に関してノウハウが殆ど無いなかで、運送人としてJIFFA MT B/LまたはWAYBILLを発行して、危険物の輸送を引き受けることに問題はないか。
- ②もし引き受けようとする場合は、どのようなことに注意すべきか。

1. 国際海上輸送におけるフレイトフォワードターの立場

荷主より海外向に海上輸送を依頼された場合、貴社としては、荷主の了解が得られるとの前提付きですが、二つの選択肢があります。

- 1) 貴社が運送人として、荷主との運送契約の当事者となり、運送書類を発行する方法

貴社が発行するMT B/LまたはWAYBILL上に示された荷受地で荷受して、荷渡地で荷渡しするまでの間で、運送品に事故等が発生した場合、貴社が運送責任を負います。

- 2) 貴社が海運貨物取扱業者として、船会社に荷主の輸送依頼を取り次ぐ方法

貴社は船会社に運送を取り次ぐだけで、荷主との運送契約の当事者は、貴社ではなく船会社となります。船会社が荷主に対して運送書類を発行します。

運送書類上の荷受地から荷渡地への輸送途中で、万一事故が発生した場合、運送責任を負うのは、運送人である船会社となります。貴社が責任を負うのは、取次業務上のミス等に限られます。

2. 危険物輸送における貴社のリスク

通常、貨物の輸送途中で発生する事故のうち、最も多いのは貨物の滅失、損傷でしょう。この種の事故では、運送人は運送書類の裏面約款に定める責任限度額を主張できるのが通例です。また、JIFFA MT B/L、WAYBILLとも、約款第12条（「危険品及び禁制品」）で危険物の引き受けについて規定しており、貴社が現在お使いのこれら運送書類で危険物を引き受けることは可能です。

ご認識の通り、危険物には、燃焼性、爆発性、毒性等の特性があります。そのため、危険物輸送では、貨物の滅失、損傷だけでなく、予期しない発火、爆発等の事故が起こることがあります。怖いのは運送品の発火、爆発により周囲の貨物への損害、さらには積載された船舶の船体への損害、人身事故等、予想もしなかった大きな損害が発生することがあることです。

危険物の輸送事故が発生した場合、その原因を特定することは必ずしも容易でなく、また 損害額も一般貨物に比べて、遥かに多額になりがちで、1億円を遥かに超え数億円となる求償も珍しくありません。フレイトフォワードターである貴社が、危険物の荷送人となることによって生じる潜在的なリスクについては、十分に理解し必要な準備を行っておく必要があります。

貴社が荷主に対してJIFFA運送書類を発行し、その後輸送途中で事故が発生し、本船で積み付けられ

た周りの貨物と船体に損傷を与えたと仮定しましょう。貴社はMaster B/L上の荷送人として、損害を受けた貨物の荷主や船舶の運航者等から賠償を求められるでしょう。そのため以下の点に注意することが必要と思われます。

1) 訴訟の長期化

貴社が荷主や船会社等から訴えられた場合、事故原因が明確でないと関係者の主張がかみ合わず、解決までに長い年月を費やし、それに伴って多額の弁護士費用等の発生が見込まれます。

2) 高額な賠償責任

危険物の輸送事故は損害が甚大になり、フレイトフォワードターが任意で加入している賠償責任保険の賠償限度額を超えてしまい、現在付保されている保険では、損害額や弁護士費用の全額が補償されないことがあります。

3. 危険物の輸送引き受けには、専門知識とノウハウが必要

危険物の輸送には専門的な知識が必要で、JIFFA会員のなかでも危険物の取り扱いに特化、あるいは注力している企業は、危険物輸送の専門家をスタッフとして抱えています。何故このような専門家が必要なのでしょうか。

貴社が運送人という立場で危険物輸送に携わった場合、たとえば実荷主の作成した書類に当該危険物の取扱上の注意事項に関する不備があり、貴社がその不備に気付かずその書類に基づき船会社と運送契約を締結したとします。船会社はその誤った情報により、コンテナを機関室の近くに積み付けてしまい、機関室付近の高温に起因して爆発や有害物質の漏出などが発生した場合、貴社は当該事故について荷送人として果たすべき通知義務を怠ったとして責任を問われる可能性があります。

事故の規模が大きい場合、実運送人（船会社等）は運送契約の直接の当事者である貴社を飛び越して実荷主に直接求償することはないと考えるべきでしょう。このような事態を未然に防ぐためにも、また、被害を最小限に食い止めるべく、起きてしまった事

故に迅速かつ適切に対処するためにも、社内に危険物に関する必要な知識と経験を持つスタッフを配置することが強く求められます。

更に、危険物輸送について実荷主との商談の窓口となる営業担当者にも必要な知識を習得させる必要があります。商談の中で貨物の特性や関係書類について言及されることは多々あると思われます。営業担当者にどこまで知識を習得させるかという点についても、社内の危険物担当者が中心になって仕組みを作っておかないと、適正な手続きの確保は難しく、その結果、本来引き受けるべきではない高リスクの貨物の引き受けを顧客にコミットしてしまうなど、大きな問題に発展する可能性があります。必要に応じて加入されている賠償責任保険の限度額の見直しも必要と思われます。

このように、危険物の国際海上輸送において運送人として運送書類を発行することは、大きなリスクを負う恐れがあるので、実際に危険物を引き受けているフレイトフォワードの多くは、予め引き受け可能な品目を特定し公表しているようです。

しかし、限定された品目の場合でも、個々の危険物の輸送については、容器や梱包、更には、積地揚地の消防法の規定などの輸送上の規制を確認することが必要です。

実運送人である船会社から船積み可能との確認を取っただけで危険物を荷受人の戸口まで運送する契約を結び、仕向地で荷揚げしたまでは良かったが、当該貨物の容器（包装）が仕向国の陸上輸送の規制に抵触し、CYから貨物を搬出することが出来ず積出地に積み戻した、という事例もあります。

そして、所定の基準に従って引き受けが可能と判断された危険物について、船会社に当該貨物の輸送を申請するという手順になります。船会社も社内規定に従って可否を確認し、船会社から積載が可能との確認を受けたものについて、荷送人に正式にブッ

キングを引き受ける旨連絡をします。つまり、ここまで手順を踏まないと、ブッキングを正式に受けられないということです。また、後日トラブルが発生しないよう、仕向国の規制の調査や船会社への依頼はメールなどで記録に残しておくことも非常に重要です。

以上見てきたように、大雑把なガイドラインを設定しただけで危険物の引き受けの可否を判断することがいかに危険かお分かり頂けたものと思います。

危険物は、一般貨物に比べて、1回当たりの輸送量が少ないことが多く、利用運送事業者として、仕向地まで輸送しても得られる運賃差益は限定的でしょう。一方前ページ2.「危険物輸送における貴社のリスク」においてご説明したように、運送人となると大きなリスクを負うことになります。貴社が利用運送事業者として危険物を輸送すると、貴社のリスクは取次に比較し非常に大きいですが、一方荷主にとってのメリットは無いと考えられます。

一般貨物の場合は、貴社が利用運送事業者として支配下に置く大量の貨物をテコに、安価な運賃を船会社より入手し、それを提供することで荷主にメリットが生じますが、貴社の管理下の危険物のごくわずかと思われ、貴社が運送書類を発行しても、荷主にとって安価な運賃を享受できる等の実質的なメリットが無いことを、丁寧に説明されるのが良いかもしれません。

JIFFA会員のなかには、運送人として危険物輸送を引き受けて重大事故に遭遇、大きな損害を蒙って以降、荷主からの危険物の国際海上輸送の依頼に対しては、船会社に取次するのみの方針を打ち出し、それを堅持されている例もあると伺っています。このような判断が賢明なものと考えられるほど、危険物の輸送にはリスクが伴うことを認識して頂き、引き受け業務を行うかについて慎重に判断されるべきと思います。

以上



地理的位置／特徴

敦賀港は、日本海側のほぼ中央に位置しており、交通アクセス面では、北陸自動車道敦賀ICから約10分と近接しており、関西・中京のいずれの市場にも約2時間で結ばれています。また、平成26年7月には舞鶴若狭自動車道が全線開通し、さらに利便性が向上しています。

敦賀港から約150Km圏内の滋賀・岐阜・愛知などには工場が集積し、国内でも有数の製造出荷額が多い地域です。また、福井県には多くの地場産業が根付いており、堅実な県民性を基盤として、日本、そして世界でもトップシェアを誇る企業も少なくありません。



泊地も広く、大水深岸壁を備えた良港



鞠山南地区のガントリークレーン

港の簡単な歴史／施設／機能など

敦賀港は古くから日本とアジア大陸を結ぶ交易の拠点として栄えました。また、かつての北前船の中継基地としてもよく知られています。

金ヶ崎岸壁周辺は、敦賀港が外国との貿易に利用され

る開港場に明治22年（1899年）に指定されたことを受け整備が進み、明治35年（1902年）にはウラジオストクとの間に定期航路が開設され、明治45年（1912年）には同航路に接続する欧亜国際列車が敦賀港—東京新橋間で運航を開始し、敦賀は海路と陸路をつなぐ「東洋の波止場」として賑わいました。

昭和15年から16年には、元リトアニア領事代理、杉原千畝の発給した「命のビザ」によって、ナチスの迫害から逃れてきた約6千人のユダヤ人難民がシベリア鉄道からウラジオストク経由で敦賀へ上陸しました。敦賀港は幾度も難民を受け入れてきたことから「人道の港」と呼ばれています。

昭和26年には国の重要港湾に指定され、石炭、木材、鋳物、電気機械、化学工業品などの輸出入に利用されてきました。

その後、日本海側最大級となるマイナス14mの大水深岸壁を備えた鞠山南地区多目的国際ターミナルを整備し、平成22年10月に全面供用を開始。平成23年11月には「国際フェリー・国際RORO船」の分野で日本海側拠点港に選定されました。また、平成25年11月には鞠山南地区に県営のCFSが供用開始し、混載貨物の取扱い機能を強化しています。

近年では、BCP、リスク分散の観点から、災害が発生した際の太平洋側港湾の代替補完港としての機能が大きく注目されており、業界団体や大手を含む荷主企業などによる敦賀港現地視察やトライアル利用も増えています。

交通アクセス

- JR敦賀駅より 車、タクシーで約10分（約3km）
- 敦賀ICより 車で約10分（約4km）
- 関西、中京圏に近接 敦賀港～米原（米原IC）約50Km、敦賀港～名古屋（一宮IC）約100Km、敦賀港～大阪（吹田IC）約160 km

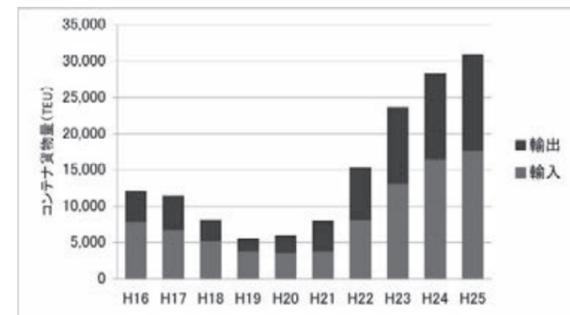
コンテナの取扱量

敦賀港の平成25年の外貿コンテナ貨物量（実入り）は30,970TEU（対前年比10%増）で4年連続で過去最高を更新しました。平成22年に敦賀市鞠山南地区に大型貨物船の接岸可能な多目的国際ターミナルの供用を開始したことを契機に、韓国釜山港との国際RORO船航路の開設、中国・韓国航路の復活により定期航路が週5便にまで増加し、利便性の向上とともに貨物取扱実績を大きく

港だより

伸ばしてきました。

最近では、韓国釜山港に貨物を集約後、敦賀港を利用して輸入し、国内配送を行うというビジネスモデルも出てきており、敦賀港への注目度がさらに高まっています。



外貿コンテナ貨物取扱量の推移

また、内外貿含めた敦賀港全体の貨物取扱量は1,500万トン（平成25年）で、本州日本海側では第2位の貨物量を誇り、重要な物流拠点となっています。

定期航路

平成26年12月末現在、外貿定期航路は韓国釜山港と結ばれているコンテナ航路が週5便あり、うち釜山港との間を最短1日で結ぶ国際RORO船航路が週2便、釜山から寧波、上海までつながっている航路が週1便あります。

内貿については、主に北海道苫小牧港と結ぶ内航フェリー、内航RORO船が週14便と充実しています。



韓国釜山港との間を高速に結ぶ国際RORO船

なお、荷主・物流事業者に対する外貿コンテナ貨物取扱量に応じた助成制度や新規航路就航船社に対する助成制度があります。

クルーズ客船誘致

平成25年は日本における第2のクルーズ元年とも言われ、海外の大型クルーズ客船の国内港湾への寄港も増えています。クルーズ客船の寄港は港に彩りを与え、地元へ活力と経済効果をもたらします。このため、敦賀港では、

クルーズ客船の誘致を行う組織として、平成25年4月に「敦賀みなと振興会」を立ち上げ、県、敦賀市、地元関係団体が一丸となり、国内のクルーズ客船のみならず、海外のクルーズ客船誘致について積極的なポートセールスを行っております。

敦賀港は大型客船の寄港に適しており、また、豊富な海産物、観光資源にも恵まれていることから、これらの魅力を船社や旅行代理店に訴え、寄港数の増加につなげていきます。



敦賀港に寄港するクルーズ客船

物流および人流の面でますます存在感が高まっている敦賀港をぜひご活用ください。現地視察も随時お受けいたします。

【連絡・問い合わせ先】

福井県産業労働部企業誘致課

敦賀港・福井港利活用チーム

TEL：0776-20-0365

FAX：0776-20-0678

Mail：k-yuchi@pref.fukui.lg.jp

おすすめ観光スポット

○氣比神宮（敦賀市）

702年の建立と伝えられ、7柱のご祭神をまつる北陸道の総鎮守。高さ11mの大鳥居は日本三大木造大鳥居の一つ。



港だより

○福井県恐竜博物館（勝山市）

40体以上の全身骨格をはじめ、化石やジオラマ、大迫力の復元模型などが数多く展示されており、大人も子供も夢中になります。足跡化石を中心に「発掘」を体験できる野外恐竜博物館もオープンしました。



名物料理（おすすめグルメ）

○越前がに

雄のズワイガニで、食するもの誰をもうならず冬の味覚の王者。全国で唯一、皇室に献上されています。



○越前おろしそば

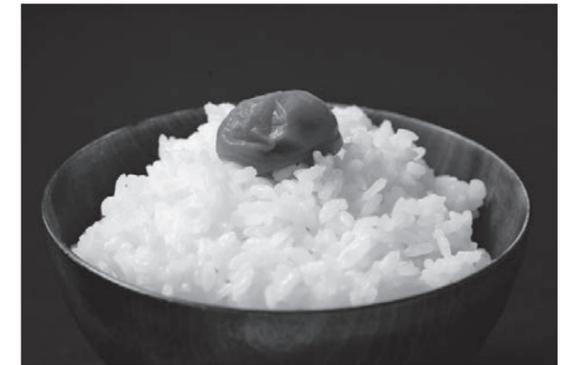
昔から「五臓六腑のアカをとる」と言われる健康長寿の福井を代表する食文化です。



特産物

○コシヒカリ

おいしい米の代名詞「コシヒカリ」は昭和31年に福井県農業試験場で開発された福井生まれのお米です。



○地場産業、伝統工芸品

福井はものづくりが盛んな地域で、国内シェア9割以上を誇る眼鏡フレームや世界トップレベルのハイテク技術を持つ繊維産業、千年の時を生き抜く越前和紙など、地場産業、伝統工芸産地が集積しています。



有名な出身者（順不同・敬称略）

大和田 獏	（敦賀市／俳優）
大和田伸也	（敦賀市／俳優）
津田 寛治	（福井市／俳優）
五木ひろし	（美浜町／歌手）
小松 長生	（坂井市／指揮者）
川本 真琴	（福井市／ミュージシャン）
高橋 愛	（坂井市／タレント）
南部陽一郎	（福井市／ノーベル賞受賞物理学者）
田崎 史郎	（坂井市／政治評論家）
東出 輝裕	（鯖江市／プロ野球選手）
清水 智信	（福井市／元プロボクサー）
中垣内祐一	（福井市／元バレーボール日本代表）
清水 邦広	（福井市／バレーボール日本代表）



株式会社 大森廻漕店
国際統括本部長
執行役員 濱田 雅弘

JIFFA NEWSは会員各社に有効な記事、情報が満載です。いつも編集に携わる広報委員会の方々には感謝しています。重要な情報を発信する記事の中であって、海外だよりは、心和む、清涼剤として毎号楽しく読んでいます。それぞれの海外駐在員が滞在する国、その土地での体験に基づきレポートする内容には、皆頑張っているのだと感心することしきりです。それなのに、何故今回突然に駐在していない私に原稿依頼があったのか？また「海外出張だより」となってしまったのか？大きな疑問を持ちながらも何故か今、原稿用紙に向かっていきます。



筆者

随分昔なら海外出張と言えば、特別な響きがあったのだろうが、私たちを取り巻く環境は近年大きく様変わりして、海外出張もある程度日常化していると言えるでしょう。あまたの会員各社の社員の方々は日常の仕事の延長線上に海外出張があります。従い、出張を題材とした「海外

出張だより」の一体どこが面白いと考えたのか等余分なことばかりが頭をよぎってしまいます。そこで、過去のJIFFA NEWSを調べた結果。

191号 Jakarta, Indonesia

192号 Atlanta, USA

193号 広州 China

こうして見ると、グローバルな観点からも、アフリカあたりが不足している題材なのかと思うに至りました。ここは編集者の意図を汲み上げ、「ならば！」と言うことで、1月号の慶事に便乗させて頂き、昨年7月に行った今話題となっているAfricaを題材として、便りを書くことに決定致した次第です。

さて、本題です。

今回は勝手ながら東アフリカとさせて頂きます。アクセスルートは様々ですが、最近多く利用されているのがDubai, UAE又はDoha, Qatar経由。東京からの所要時間は約18時間、乗り継ぎを入れると24時間です。乗り継ぎ地を欧州とすると、更なる時間



筆者(中央)

が必要です。残念なことに直行便はまだありません。日本との時差はケニア・タンザニア地域ではマイナス6時間となります。今回紹介する東アフリカ周辺は、その場所にもよりますが赤道直下又は周辺ですので当然暑いと思われるでしょうが、それ程ではありません。勿論、インド洋沿岸は高温多湿で摂氏30度を超えますが、ナイロビのような高地は20~25度と過ごし易いのです。大きく分けて乾季と雨季ですが、私たちは季節を3つに分類しています。Hot/Hotter/Hottest なんとなくではありますが分かる気がしませんか？そして、東アフリカのどの国に行くにもNairobi, Kenya空港は便利なので外せないのです。2013年8月に火災があって一時閉鎖しましたが、そこは何事にもメゲない人々です。現在は空港の近代化を目指して建て替えています。



ナイロビ市内

ケニアと言えば、紅茶とコーヒーが有名です。お土産の定番となっています。ケニアとタンザニア国境に



キリマンジャロ

はキリマンジャロ山(標高5,895m)があり、その風景は圧巻です。内陸国のザンビアとジンバブウェの国境には、世界三大瀑布の一つであるVictoria Fallがあります。そして、何とんでもGame Park(動物保護区)には多くの動物がおり、一度は訪れたい場所でしょう。このような観光地としての価値も高いのですが、一方では東アフリカ一帯は天然資源の宝庫でもあるのです。タンザニアには天然ガス、金・ニッケル・鉄鉱石があります。忘れてならないTanzanite、Arusha地区のメレラニ鉱山でのみ採掘出来る透きとおる淡い青紫色宝石です。これも魅力だと思います。

インフラについては、ケニアにもタンザニアにも鉄道があり、旅客だけでなく、貨物輸送にも力を発揮しています。しかも、隣国のウガンダやザンビアにも繋がっているの

輸送手段としては見逃せません。メンテナンスに課題は残っていますが、私たちの業界に密接に繋がる輸送手段の一つです。また、道路も近年徐々に整備されてきました。どちらの国も日本の中古車両が大半ですが、年々増加の一途でナイロビもダーエスサラームも朝から晩まで渋滞はいたるところで発生しています。バンコクやジャカルタとは事情が異なりますが、車の絶対数が多いことと併せて交通ルールの無視、道路が狭い等近代化には、この課題の解決を急がね



ダーエスサラーム市内



ダーエスサラーム港



一般的な地方の民家

ばならないと感じています。日本から遠く離れた場所ですから、馴染みが薄いのも頷けます。その分、良く分からない病気もありますし、熱帯病として知られる、黄熱病・マラリア・デング熱、そして今話題のエボラ出血熱等病気は海外での生活を上でのリスクでしょう。それに対する準備と心構え、そして気合いが必要です。今回は東アフリカの一部を紹介しましたが、アフリカ大陸54カ国の中の一部に過ぎません。近い将来、必ずや発展すると予測されるアフリカの魅力を少しでも感じ取って頂けたのなら、この「出張だより」もその役割の一部を果たせたのではないかと思います。「モノあるところに物流あり」という言葉は、この地でもしっかりと生きています。

英 誤 徒 然 草

137

山 田 雅 重

||||| Let's start our New Year with a joke!

それでは、英国の元首相 Sir Winston Churchill に因んだ高級な ? joke から。

After a speech at the dedication of a bust in his honour, Winston Churchill was approached by an attractive and well-endowed woman. “Mr. Churchill,” she declared, “I travelled over a hundred miles this morning for the unveiling of your bust.”

Churchill replied enthusiastically, “Madam, I assure you, in that regard I would gladly return the favour.”

特に難しい単語はないが、下線部を付けたのはじめの bust は「胸像」、2番目の bust は和製英語の three-size (スリーサイズ) の「女性のバスト、ウエスト、ヒップ」の「バスト」である。well-endowed はユーモラス表現で「巨乳の」という意味の形容詞である。これらのヒントで英文の内容はお分かりだと思うが、その大意は下記の通りである。

ウインストン・チャーチルを称えてつくられたバスト（胸像）の除幕式で、チャーチルがスピーチを終えると、魅力的で胸の豊かな女性が近付いてきて言った。「チャーチルさん。この除幕式のために私は今朝は何百キロも旅してここまで来ましたのよ」

チャーチルは熱をこめて答えた。「あなたの初バスト公開があったら、私も何百キロも旅していきますよ」

||||| sheep, ship, sip

今年は未年。羊は「メー」と鳴く。May this year be a happy one for you.

英語では総称として羊を sheep ということは小学生でも知っている。sheep は単純、誠実などの象徴である

が、イメージとしては、従順な、弱々しい、などの感じがする。

sheep とよく似た発音の単語としては ship, sip があるが、ship は物流業界では特に使用頻度の高い語で、名詞だけでなく動詞としても「船積みする」という意味でよく使われる。

今は高度に発達した通信手段のお陰で、世界各国と容易にコミュニケーションできる有り難い世の中になったが、数十年前は、特に急用の場合は英語による国際電報が主な通信手段であった。筆者は若い頃、外国籍の船舶代理店業務に従事していた。本船の入出港や荷役の状況など本船の動静などを外国の船会社へ cable (telegram) で連絡した。もちろん英語を使って。

電報局へ電話で電文を読み上げる際、正確を期すためすべての単語を1字ずつ読み上げた。例えば、JIFFA は Japan の J, Italy の I, France の F, America の A という具合である。主に世界的によく知られた地名や人名を使った。

昔は夜荷役が多く、深夜になると心身ともに疲れて眠くなる。或る時、同僚が電文を読んでいるのを側で聞いていたら France の E と言ったので、「おいおい、それは England の E だろう」と言ったところ、本人は「France の最後の E だよ」という始末。果たして正しい電文を送信できたのだろうか。

cable に限らないが、いかなる通信文でもスペリングのミスは絶対さげねばならない。ときには致命的な結果を招くことがある。某社の社員が「当社のワインを至急船積みされたし」という cable を送ったところ、相手側から「有難う。皆で早速飲みました」という返電が来た。Why ? 実は、この社員は下記のような電文を送ったのである。

PLEASE SIP OUR WINE SOONEST

直ぐお分かりのように、PLEASE SHIP OUR WINE IMMEDIATELY と打電すべきだったのに、SHIP の H を SIP とした結果「当社のワインを至急お飲みください」という電文に化けてしまったわけである。しかし、これ

は電文に限らない。すべての英語通信文を書くときに注意すべきことである。

||||| エボラ出血熱とコンテナ

新年に相応しくない話題であるが、実はエボラ出血熱とコンテナには少し関連がある。まず、今年は未年なので sheep に関することわざを1つ紹介する。

One scabbed sheep will mar a flock.

(疥癬にかかった羊が1頭でも群れの中にいると、その群れを台無しにしてしまう)

これと同じ趣旨の One sickly sheep infects the flock and poisons all the rest. (1頭の病気の羊はその群れに病気を感染させ、他のすべての羊を駄目にする) ということわざもある。

これで思い出すのは、西アフリカで流行しているエボラ出血熱である。英語では Ebola hemorrhage fever (EHF) または Ebola virus disease (EVD) という。日本では成田空港などで、外国からの入国者の中で感染の疑いの濃い患者を検疫 (quarantine) で見つけ出し、感染者の国内への流入を防いでいる。これを「水際対策」と呼んでいるが英語では front-line containment measures という。

この containment を語源的に分析すると、con +tain+ment となる。con は「共に」、tain は「保つ」、そして -ment は「動詞 (まれには形容詞) の後に付けて、結果・状態・動作・手段などを表す接尾辞である。動詞の contain には、7つの意味があり、「含む、入れている」という意味の動詞 contain に「～するもの」という意味の接尾辞 er をつけたのが container である。そして、「災害の広がりや、病気の蔓延を防ぐ」という意味の動詞 contain に上記の接尾辞 -ment をつけたのが containment で、「封じ込め、閉じ込め」という意味の名詞である。

||||| quarantine あれこれ

物流関係の用語では動物検疫 (animal quarantine) や植物検疫 (plant quarantine) がある。quarantine の語源については諸説があるが、もともとラテン語に由来する単語で「40日間」という意味である。14世紀のイタリアでは、伝染病の感染の疑いのある地域を經由して到着した船を検疫するため、港外に40日間停泊させた。イ

タリア語では quaranta という。

入出国の際の QCI は quarantine, customs, immigration のことであるが、筆者の現役時代に英国籍の貨客船がコレラの発生した国を經由して四日市港に入港することになった。四日市港が日本での最初の寄港地であったことから、既述の「水際対策」がいつもより厳しくなった。

貨客船であるから当然 passengers も乗っていた。船の乗組員や乗客の中にコレラ菌の保菌者があれば一大事である。そこで、検疫所は船の乗組員と乗客全員の検便をすることになった。担当検疫官 (医師) が「ひとりひとり検便をするので協力していただきたい」と船長に言った。乗組員は納得した。問題は乗客であった。船長は何度も事情を説明して協力を要請したが、特に誇り高き英国系の女性はかたくなに拒否した。当時は、敗戦国民で黄色人種である日本人に対して優越感を持っていたこともあって、「日本人にお尻を見せるなんてー」という意識が強かったに違いない。

しかし、検疫所としては、「水際対策」を万全にする使命がある。そこで、船の代理店に船長を説得するよう検疫所から依頼された。これは責任重大である。

最終的に当時の課長が船長に何回も要請した結果、なんとか検便できることになった。詳細は知らされなかったが、女性の医師が検便したらしい。

||||| 普通名詞を裸にするな

英文を読むときはあまり気にしないが、英文を書くときには名詞の単数形・複数形に気をつけねばならない。上記の sheep や carp などの集合名詞は単復同形である。five sheeps, seven carps とはいわない。

毎年の「実用英語通信文講座」で必ず経験することのひとつは、普通名詞の表現のミスである。We need six 40-feet container for stuffing this cargo. のように書く人がある。この短文にはふたつもミスがある。ひとつは 40-feet である。foot の複数 feet で、40の後だから 40-feet と書いたわけである。数字と名詞をハイフンで繋いで形容詞として用いられる場合、名詞は単数形にする。例えば、a five-star hotel, a six-day trip のように、star も day も単数形にする。

したがって、40-feet は間違いで、40-foot に訂正しなければならない。ふたつ目のミスは container である。containers にする。

日本人は名詞の単複形についての意識が薄い。昨年も

英 誤 徒 然 草

ノーベル文学賞を逸した村上春樹の作品を多く英訳しているハーヴァード大学名誉教授のジェイ・ルービン氏は、「他の日本文学と同じように名詞の単数形・複数形や人称があいまいで、その選択に苦労する」といつている。英訳中に村上氏本人ともこれらの点についてやりとりしているらしいが、村上氏はいつも「適当にやってください」と答えるらしい。

大抵の名詞には複数の意味があり、同じ名詞でありながら、それぞれの意味によって、複数形にならない場合と複数形になる場合がある。例えば、experienceは、経験、体験などの意味では不可算名詞であるから複数形にならない。「私の人生経験」はmy life experience, 求人広告の決まり文句である「経験不要」はNo experience necessary, 「経験は最良の教師である」という諺はExperience is the best teacher. という。ところが、具体的に経験したこと、体験したこと、という意味を表す場合は可算名詞で、複数形になる。例えば、(筆者は経験したことはないが) my bitter experiences in the jail (私の刑務所での苦い経験) やHave a wonderful eating experience. (「レストランなどの広告」素晴らしい食事をご経験ください) のようにいう。

学生時代、教授は「普通名詞を裸にするな」とよく言われた。例えば「私は犬が好きだ」は下記のように様々な英訳できる。

- (1) I like a dog.
- (2) I like the dog.
- (3) I like dogs.
- (4) I like the dogs.

以上、(1) から (4) までの英文の意味は厳密に言えば同じではないが、この点については今回は触れない。とにかく、I like dog. のように、dogを裸にしてはいけない(尤も、犬は裸であるが)。これはdogに限らず、普通名詞全体にいえることである。なお、上記のように、冠詞もなく、複数形でもない裸のdogは「犬の肉」という意味である。英語話者と食事中にpetの話をしていて、I like dog. といえは、相手はビックリする。

||||| 英語の先生大丈夫？

近い将来、英語が小学校3年から正規の教科のひとつになるらしい。これについては賛否両論があるが、英語を教える先生の英語力は大丈夫だろうか。文部科学省が目標として掲げた「英検準1級以上」の英語の実力のあ

る先生の割合は、公立高校で75%, 公立中学で50%であるが、最近の調査によれば、それぞれ58%と28%で共に目標値以下であった。嘆かわしいことだ。

公立高校で、この目標値を上回るのは香川県(82%)と富山県(76%)の2県のみだった。最低は奈良県(33%)で、3人の先生の内、2人は目標値以下だった。一方、公立中学では、目標値の50%に届いた都道府県は皆無で、最高でも富山県の47%であった。

具体的にいえば、公立高校の英語の先生の42%には文部科学省の目標とする英語の力がないのである。そして、公立中学では72%の英語の先生は実力不足である。これらの数値は、公立小学校では更に低下する。然るべき英語の実力のない先生に英語を習う生徒や学生が気の毒である。

筆者は田舎育ちで、終戦直後の新制中学で英語を習い始めたが、英語を教えてくれたのは理科の先生だった。「僕は英語が嫌いなんだ」といいながらの授業であったので、生徒はやる気を無くしてしまった。試験は簡単で、前晩に全部丸暗記したので、100点の自信があったが、返された答案は99点になっていた。

戦時中でも英語の授業をしていた海軍兵学校を卒業後、神風特攻隊に所属していた兄が生き残って帰って来て家にいたので、その答案を見せたところ「文句なしの100点だ」といった。先生にこのことを言ったが「兄さんのいうことは分かる。しかし、人間のすることに100点ということはないんだ」という返事であった。それはともかく、英語の嫌いな先生に英語を習った結果、その後、英語で苦労し続けている。やはり、英語が好きで実力のある先生に教えて欲しかった。何事も最初が肝心であることを痛感する。

||||| 100点満点で200点

上記のような事情で筆者は高校に入学して早々英語で苦労した。例えば、「昨日あなたは何をしましたか」という簡単な過去形の疑問文さえ英語で書けなかった。早速、職員室へ行って直接、英語の先生に会い、クラスの英語のレベルに出来るだけ早く到達する方法を聞いた。親切に対応していただいた先生の的確な助言に従って、英語の通信教育を受けた、早朝のラジオの基礎英語講座を毎朝聞いて登校した。とにかく、分かっても分からなくても、出てくる単語や英文を丸暗記した。英語の授業では、いつも1番前の席に着かされ、先生からは1時限

||||| 英 誤 徒 然 草

中何回も当てられ、答えられないと発破をかけられた。その都度発奮した。その結果、1学期の期末試験は予想以上の86点だった。そして、夏休みにも集中的に勉強した結果、2学期にはようやくクラスのレベルに達した。

いうまでもなく、英語でも、hearing, speaking, reading, writingの4技能が求められる。筆者はどういうわけかwritingに特別関心があり、学生時代から英字新聞のReaders' Forumに投稿したり、複数の英語雑誌の和文英訳に挑戦したが、実は現在も以前ほどでないが継続している。何十年も前のことであるが、当時のMainichi Weeklyに、「清秋先生の厳格指南：時事英作文」というコーナーがあった。文字通り採点は「厳格」だった。清秋先生とは早稲田大学教授中尾清秋氏である。ある時、次の課題文が出た。

英国教会の司祭 Rev. Andrew Reakes-Williamsは、女性を司祭にすることに反対で、「女性を司祭にするのはチンパンジーを司祭にするのと同じだ」と言った。こんな発言に対してイギリスの誇り高き女性たちが黙っているだろうか。きっとそのうちに彼が追放されたとか、少なくとも、テレビで謝罪させられた、というような新聞記事が出るだろうと私は思っている。

寄せられた答案を採点した中尾先生は、下記のようにコメントされた。

「今回の非常に難しい課題を200点つけてもまだ足りないような素晴らしい英語に訳して来た人が3人いましたので、その答案をここで披露して、投稿者諸氏の励みとしたいと思います」

幸運にも筆者は3人の中の1人であったが、以下はその英文である。

Rev. Andrew Reakes-Williams, a priest of the Anglican Church, who was opposed to the ordination of women to the priesthood, recently said, "It is as absurd to ordain a woman a priest as it is to ordain a chimpanzee a priest."
Will proud British women take such an insult as this lying down? I am sure newspapers will soon report that he has been fired or at least forced to make an apology on TV.

||||| 日常英語が難しい

留学も海外勤務の経験のない筆者には日常のやさしい英語が却って難しい。換言すれば筆者の英語は本物ではない証拠である。皆様はいかがでしょうか。では、思いつくまま巷の日常英語をとりあげることにする。

●私の母はバスで通勤しています。
My mother goes to work by a bus.

この英文は「私の母はバスの隣にある職場へ行きます」という意味である。つまり、「母親の職場がバスの隣りにある」ことになる。交通手段を表す場合はaをつけないでby busとする。

●ライトが消えたら洗濯物を全部取り出してください。
Please remove all your clothes when the light goes out.

コインランドリーの表示であるが、この英文は「利用者はライトが消えたら着ている物を全部脱いでください」という意味。利用者は裸にならねばならない。これは大変だ。わいせつ物公然陳列罪になる。この英文の下線部が問題。「洗濯物」はlaundryである。英文は正しいがひとつの単語のミスが致命傷になっている。

●この歯ブラシで健康なお口とさわやかな息を。
This toothbrush gives you strong mouth and refreshing wind.

あるホテルの歯ブラシの包装紙の英文で、「この歯ブラシで毒舌になって気持ちのよいオナラを！」という意味。ふたつの下線部が問題である。strong mouthには「毒舌」の意味があり、windは腸内にたまったガス、つまり、オナラのことである。For a healthy mouth and fresh breath! にrewriteする必要がある。

●奥さんは本当に家庭的な方ですね。
Your wife is really homely, isn't she?

招待された家で、その主人に言った言葉で、奥さんのことを褒めたつもりなのに、その主人は突然不機嫌になった。何故か。原因はhomelyで、アメリカ英語ではugly(ブサイク)の遠回しの表現である。Your wife is an excellent housewife. と言うべきだった。

●ここへゴミを捨ててはいけません。
Don't dump here.

必ずしも間違いではないが、dumpには「ウンチをする」という意味もある。

英 誤 徒 然 草

やはり正確に Don't dump the trash here. とすべきである。

●バーへ子供を連れてこないでください。

Please refrain from having children in the bar.

あるホテルのバーでの英語であるが、have children には「赤ちゃんを産む」という意味があるので、この英文は「バーで子供を産まないでください」というとんでもない意味になる。Please refrain from bringing children into the bar. なら誤解を招かない。

|||| みんなで食事を楽しもう

ある地方の温泉ホテルの広告板に次のような英文が併記されていた。温泉の好きな外国人観光客も増えてきたからであろう。

Let's enjoy eating each other!

「みんなで一緒に食事を楽しもう」という趣旨のつもりで書かれた英文である。成程、簡潔に旨く書いてあるね、と感心する方もあれば、恐ろしいホテルだ、と尻込みする方もあるはずだ。尻込みした方々は英語をよく知っておられる。感心した方々には英語の勉強のやり直しをお勧めしたい。

偉そうなことを言ってしまったが、正直に告白すると、実は筆者も高校時代は「感心組」だった。each other を「お互いに」という意味の副詞句と誤解していた。

each は、それぞれの、おのおのの、めいめいの、という意味の形容詞で、other は名詞で、もう一方の人(物)、他人、他の物、という意味である。したがって、上記の英文は「みんなで他人を食べ合いしましょう」、つまり、「共食いしましょう」ということになる。人食い人種用の温泉ホテルである。

勿論、そのようなホテルはない。ただ、与えられた英文を英文法に則して正確に和訳すれば上記のようになる。既述の「日常英語が難しい」で挙げたような誤解を招く英文を書かないように「お互いに」注意したい。なお、上記の英文を rewrite すれば下記のようになる。

Let's enjoy eating with each other!

今後、globish (global English) が増えてくるかも知れないが、やはり正確な英語力を身につけたい。新しい年を迎えて、Let's continue to learn accurate English with each other this year!

(つづく)

JIFFA 書籍のご案内
2005年7月 発行

国際物流英語

必携ロジスティクス英語用例集

▶ 本邦唯一の Logistics English 文例参考書

編集・発行
一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会
(JIFFA)

〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14 アクロス新川ビル・アネックス4F
Tel (03) 3297-0351 Fax (03) 3297-0354

A5判

会員価格 2,700円 (税込)

非会員価格 3,240円 (送料別)



同じ漢字でも……日中「漢字あれこれ」

(その75)

日通商事株式会社
(ハン・ティティ)
樊婷婷

2015年は未年で、十二支の8番目、動物では「ヒツジ」をあて、手堅く物事を進める年とも言われます。中国では「羊年」と言います。今回は「羊」にまつわる諺をご紹介します。

「羊陸之交」

これは有名な故事成語です。ここの「羊」とは動物の「ヒツジ」のことでなく、中国の三国時代、晋の武将である羊祜(221～278年)のことで、「陸」は呉の武将である陸抗(226～274年)のことです。羊祜と陸抗は敵でありながらも互いに信義を持って相対しました。歩闡(呉の武将)の乱(272年)を巡って彼らは晋呉両軍の総司令官として戦った一方で、才能を認め合い、互いの領地を侵さない事を暗黙の了解としていました。過労のためか病気がちであった陸抗へ、ある時に羊祜が薬を贈り、呉の武将たちは敵からの贈り物だから信用してはいけないと反対したが、陸抗は躊躇なくそれを服用し、何の異常もありませんでした。後日、陸抗は薬の返礼として酒を贈り、羊祜もまた毒見もせずすべて飲みました。彼らの結んだ信義は「羊陸之交(羊陸の交わり)」という諺となり、小説「三国志演義」にも取り入れられ、三国志の終盤を飾る美談として知られています。

この諺は、約1700年後の今も通用します。ライバルの会社であってもお互いに信義を持って事業を進めるべきではないかと思えます。

「羊毛出在羊身上」

この諺は「羊の毛は羊の体から取れる」という意味ですが、転じて「他人からもらったものかと思っていたが、元をただせば自分の身から出たものだ」という意味を喩えます。例えば、こういう会話があります。

息 子：我给妈妈买生日礼物(お母さんに誕生日プレゼントをします)。

お母さん：有什么必要呢，反正羊毛出在羊身上(必要はないでしょう。元をただせば私が出したお金でしょう。) *息子はお金がなく、お母さんからもらったお金でお母さんへのプレゼントを買うからです。

世の中でよくある「感謝バーゲン」や「還

元セール」なども、そもそもお客さんから取った利益をその一部返すので、「羊毛出在羊身上」のことでしょう。

「羊有跪乳之恩」

これを日本語に直訳したら「羊が跪いて飲んだ乳の恩を知る」となりますが、「羊でも跪いて乳を飲ませた親の恩を知る」という意味を表しています。よく「鴉有反哺之義」(烏は親に恩返しをするために、老いた親に餌を食べさせる)と一緒に使い、動物でさえも親孝行をしています、われわれ人間はなお更だということを表現しています。

今、高齢化の社会の中で、この教えはとても重要だと思います。

「羊群里出駱駝」

これは「羊の群の中の駱駝」という意味で、「ある人の腕前・技芸などが一般の人より目立って優れていることの喩えです。また、日本の「鶏群の一鶴」と同じように、「鶴立鶏群」とも言います。

「挂羊頭卖狗肉」

これは日本でもよく知られている「羊頭狗肉」の諺です。出典は中国の宋時代の禅書「無関門」(中国宋代に無門慧開(むもんえかい)によって編集された公案集)で、店頭の看板に羊の頭を出して、実際は犬の肉を売るという意味で、転じて、見せかけだけは立派ですが、内容が伴わないといった意味になり、ごまかしの喩えとして使われるようになりました。

以上のほかに、よく使われている諺には「順手牽羊」(その場にあったものを持ち去る)や「羊落虎口」(羊が虎の口に入ったような非常に危険な状態、生きる可能性がほほないこと)、「亡羊補牢」(羊を失ってから檻を修理する。事後の補給の喩え。今の言葉で言うと「再発防止」となるだろう)などがあります。

中国語 一言レッスン

zhù xīn nián kuài lè, jiàng kāng xìng fú
祝 新 年 快 乐 健 康 幸 福!
(新年おめでとうございます。
健康で幸せであるように…)

Brush Up

Your Logistics English

No.107 (通算123回)

山田雅重

第193号課題文

試訳

次の2つの日本語の意味を英語で表してください。

(1) 貴社からの船積み書類の到着がいつも遅れ、最悪の場合は本船入港後のこともあります。このままでは、貴社と当社が共同で提供している一貫輸送サービスに対する荷主の評判を維持できなくなります。

(2) なぜなら、荷揚げ港での貨物の転送手配を速やかに行なえないからです。したがって、今後は必ず本船到着の1週間前までに船積み書類が当社に届くよう発送してください。

(注1) (2) は (1) に後続する文章です。

(注2) 『国際物流英語』151頁と下記の表現を参考にしてください。

参考：このままでは	if the delay is not eliminated,
一貫輸送サービス	integrated transport service
荷主(複数)	customers
貨物の転送手配	cargo forwarding arrangements
本船到着の1週間前までに	by one week before ships' arrival here

(1) Shipping documents from you are always delayed in arrival. In the worst case, they reach us after ships' arrival at the port. If the delay is not eliminated, we are afraid it will become impossible to maintain our customers' appreciation of the integrated transport service (which) you and we have been jointly offering.

(2) The reason is that we cannot make prompt cargo forwarding arrangements at the discharging port. Therefore, we ask you to be sure to dispatch from now shipping documents so that they may reach us one week before ships' arrival here.

(註) (1) の (which) は省略するのが普通。

第194号課題文

次の2つの日本語の意味を英語で表してください。

(1) 上記の混載コンテナ貨物の関係書類をファックスでただ今受け取りましたが、計9頁のうちで最初の3頁以外はよく読みとれません。お手数ですが、9頁全部の書類を再度ファックスしてください。

(2) 貴社からのMaster Bs/Lとそれらに対応するHouse Bs/Lとの間で、貨物の明細の記載が一致しないケースが最近増えました。このような不一致はトラブルを招きますので、今後は記載のチェックを更に念入りに行うよう注意を促します。

(注2) 『国際物流英語』152-153頁と下記の表現を参考にしてください。

参考：最初の3頁	the first three pages
よく読みとれない	illegible
このような不一致	these differences (or discrepancies)

2月13日までにJIFFA事務局あてに郵送またはファックスでお寄せください。
 答案用紙はA4判サイズを使用し、①必ず、1行おきにすること②省略文ではなく完全な文章を書くこと③大文字ばかりの文章を書かないこと、をお願いします。
 答案は添削後、本人あてに返送しますので、氏名、社名、住所(郵便番号)を明記ください(自宅を希望する場合は「自宅」と明記ください)。

送付先：一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会
 〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14
 アクロス新川ビル・アネックス4F
 電話：(03) 3297-0351 FAX：(03) 3297-0354
 E-mail：gene@jiffa.or.jp

業界関連トピックス

IADAが日本貨物の15年運賃修復計画

アジア域内協議協定 (IADA) は、日本発着貨物を対象とした2015年ビジネスプランを発表、1年契約は4月1日までの契約更改時に200ドル/TEU、半年契約の場合は4月1日、10月1日発効でそれぞれ100ドル/TEUの修復をメンバーに勧告した。2014年は1年契約の場合で250ドル/TEUのほかは、1月6日発効75ドル/TEU、4月1日発効150ドル/TEU、7月1日発効50ドル/TEU、12月8日発効50ドル/TEUと小刻みの運賃修復を実施している。

バンクーバー港のトラック通行規制

カナダ政府は港湾局運営規則を改正、バンクーバー港を通行するトラック会社に対し地方許可証の取得を義務付けた。バンクーバー港のトラック許可証制度は10月のカナダ政府とブリティッシュコロンビア州の共同発表を受けたもの。カナダ運輸省は、この規則改正でブリティッシュコロンビア州やバンクーバーの港湾でのトラック通行の効率性向上を狙っている。

総合物流施策大綱プログラム見直し

国土交通省は12月25日に総合物流施策推進会議を開き、総合物流施策大綱に基づく同施策推進プログラムについて策定から1年を経て全127施策の実施状況を検証、プログラムを見直し公表した。その結果、おおむね着実に実施されていることを確認、そのうえで15年度実施の日中韓でのパレットのリターナブル利用の実証実験やASEANでのパレットの普及などを含めた日本の物流システムの海外展開に向けた施策対話を進めるなど新たな施策を加えてプログラムを改定した。追加する新たな施策では、農産物などの輸出促進のため関係省庁の連携で複数事業者間の情報共有の仕組みの構築、海外販路拡大に向けた取り組み開始や、物流業界の労働力不足の状況を踏まえ物流政策アドバイザー会議や物流問題調査検討会を設け対応策の検討なども取り上げた。

中国税関がHouse B/L情報要求

船社筋の情報によると、中国税関はChina Customs Advance Manifest (CCAM)、いわゆる中国版24時間ルールで2015年3月1日からHouse B/L情報を含めた貨物情報の事前申告を計画している。詳細はいまのところ不明で、近く中国税関から通知があるとみられている。中国版24時間ルールは14年6月28日から上海港税関が本格導入したのを皮切りに厦門税関、深圳税関、福州税関、煙台税関にも拡大している。これまで船社のMaster B/L情報だけが事前申告されていたが、House B/L情報も申告が義務化された場合、中国の仲介事業者(プロバイダー)を通じ中国税関に送信することになり、NVOCCも対応を迫られることになる。

14年の名古屋港コンテナ量推計274万TEU

名古屋港管理組合によると、2014年の外貿コンテナの取扱個数は前年比2%増の257万TEU前後で全国第3位となり、外内貿合わせた総取扱貨物量は全体で2億700万トンと0.6%減の微減となるものの3年連続で2億トンを超え、13年連続で日本一を堅持する見込みとなった。総取扱貨物量は、外貿貨物が2%減の1億3,800万トンとなり、輸出で完成自動車、産業機械などが増加したものの輸入でLNG(液化天然ガス)、鉄鉱石などが減少したため前年より減少となる。内貿貨物は2%増の6,900万トンで、完成自動車が移入で減少したが、移出で増加したことから前年より増加すると推計した。

韓国のAEO事業者数世界で第5位に

韓国関税庁(KCS)は昨年末に2014年の第4回AEO(総合認証優秀業者)認定審査委員会を開催、Kuehne & Nagel(スイス)、東部エスプレスなど物流3社を含めた33社をAEOとして新規認定した。これにより、韓国のAEO認定事業者数は624社とEU(欧州連合)の1万2,758社、米国の1万718社、中国の3,208社、カナダの1,540社に次いで世界5位となった。

業界関連トピックス

ロングビーチ港で空コン仮設デポ

ロングビーチ港は12月29日、Pier Sに仮設空コンテナデポを開設した。11月にロングビーチ港湾委員会が決定したもので、シャシーの回転を速め、滞貨解消を図る。面積は30エーカーで、民間会社のPasha Stevedoring and Terminalsが運営する。デポは滞貨が解消したあと、2015年3月末日閉鎖される予定。

バンコク港1月から自動ゲートに

タイ港湾公社 (PAT) が管轄するバンコク港のアートナロン通りゲートで1月からゲート自動化 (E-Gate System) が正式稼働に入る。これによりコンテナターミナルのコンテナ搬出入が効率化するとともに船舶と港湾施設の保安のための国際コード (ISPS Code) に基づくセキュリティ強化を図る。

1-10月のアジア→欧州荷動き過去最高

日本海事センターがCTS (英国) の統計をもとにまとめた10月のアジア/欧州航路のコンテナ荷動きは、往航が前年同月比4.6%増の119万1,146TEUと8カ月連続の増加となり、1-10月累計では前年同期比8.9%増の1,289万6,802TEUと過去最高の勢い。一方、10月の復航は前年同月比0.02%増の57万1,014TEUと前年同月からほぼ横ばいで、1-10月累計は前年同期比1.0%増の574万4,905TEUだった。

中国の15年春節2月18日から7連休

中国の国务院弁公庁は、2015年の休日を発表、春節 (旧正月) は例年の春節当日からではなく、大晦日 (除夕) にあたる2月18日から7連休とした。中国に進出している日系企業は生産現場の稼働や従業員の管理、物流手配などに影響するだけに、連休期間に合わせた綿密なスケジュール組みが必要とされている。

15年度外貿コンテナ2.7%増予想：日通総研

日通総合研究所の2014/2015年度の経済と貨物輸送見通しによると、15年度の外貿コンテナ貨物の輸出は世界経済の拡大傾向でプラス成長を堅持、自動車部品や機械機器、化成品などの扱いが増えるが、海外生産や現地調達に伴い円安による輸送量の押し上げ効果は限定的なため増勢はマイルドなものとなり2.5%増の508.5万TEU、輸入は設備投資の増勢、個人消費の持ち直しを反映し機械機器類、主力の消費財とも堅調で2.8%増の745.4万TEUとなる見通し。

1-11月のアジア→米国荷動き3.1%増

日本海事センターが米PIERS社の統計データをもとにまとめた11月のアジア18カ国・地域から米国向けコンテナ荷動きは前年同月比3.1%増の115万8,972TEUと伸び幅は縮小傾向を示したが9カ月連続の増加だった。1-11月累計では前年同期比5.8%増の1,346万7,564TEUと過去最高で、北米西岸港のスローダウンなど懸念材料があるものの、12月に94.4万TEUを上回れば年間2007年の過去最高を更新する見込み。10月の復航は振るわず前年同月比10.8%減の53万6,550TEUと3カ月連続で前年同月を下回り、1-10月累計は前年同期比1.7%減の557万7,001TEUだった。

在ロシア日系企業の6割減収

日本貿易振興機構 (JETRO) が12月にまとめたロシア進出日系企業 (103社、回答94社) に対する経営実態アンケート調査の結果によると、ウクライナ情勢の緊迫化に伴う制裁措置に関連し、ロシアによる対抗制裁措置の影響が「ある」と回答した企業は55.9%にのぼり、「ない」は22.6%にとどまった。対抗措置による影響としては、売上げの減少、現地取引先の信用力の悪化、事業の縮小、新規事業の延期・中止などを挙げる企業が多かった。2014年の営業利益見込みは「黒字」と回答した企業は53.2%で、前年と比較して2.4ポイント減少する一方、「赤字」も24.5%で5.7ポイント減少し、「均衡」が22.3%で8ポイント増えた。

JIFFA FORUM

こんにちは

2014年12月からJIFFAへ
入会しました!

TRUTH LOGISTICS (株)



あお やま せい こう
青山 誠公 さん

所属部署：代表取締役 社長
勤続年数：16年

仕事の内容

国際物流業務 国内外営業

趣味

読書、スポーツ

特技

中国語、そして英語 (毎日生の英語を聞き流しています)

好きな食べ物

控えめにしていますが、焼肉

AFTER 5の過ごし方

程よくビールを飲む

将来の夢

如何に会社をより大きくし、そして一緒に働いている皆さんをより幸せにすること。

同僚からの一言 ≪
頑張れよ!



た ご なお こ
多胡 尚子 さん

所属部署：通関部
勤続年数：11年

仕事の内容

通関業務 通関士

趣味

コンテナ船を眺めること

特技

中国語

好きな食べ物

お寿司

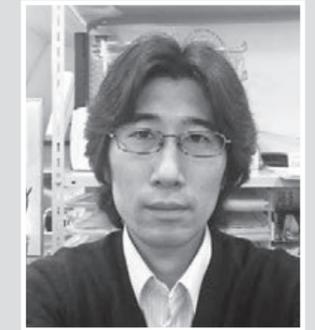
AFTER 5の過ごし方

保育園に子供2人をお迎え→夕食→入浴→就寝

将来の夢

世界各地のコンテナヤードを巡ること。

上司からの一言 ≪
お客様からの信頼も厚く、通関について何でもこなす頼れる逸材です。



なか しま てつ お
中島 哲男 さん

所属部署：輸出部
勤続年数：11年

仕事の内容

国際物流業務

趣味

寝ること

特技

時間&場所を選ばずに寝れる

好きな食べ物

カレー全般

AFTER 5の過ごし方

猫じゃらし

将来の夢

穏やかな老後 (お茶を啜りながら、縁側でひなたぼっこ)。

上司からの一言 ≪
現状に甘んずることなく、日々の精進怠るなかれ。

JIFFA FORUM

11月

協会活動報告

5日(水) 13:30~16:40	語学研修委員会主催	● JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)③
6日(木) 9:30~16:45	教育委員会主催	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑧
16:00~17:00	第29回語学研修委員会	● 平成26年度上期講座JIFFA「実用英語通信文講座」について ● 平成26年度JIFFA「初級中国語講座」開催進捗状況について ● 平成26年度下期講座JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)開催進捗状況について ● 平成26年度下期講座・セミナー開催予定について
10日(月) 14:00~17:00	臨時教育委員会	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)試験問題の作成について
16:00~18:00	第29回フォワーディング委員会	● 総合物流施策推進プログラムのフォローアップ ● 出港前報告制度における積荷情報の不適切報告事例 ● 輸出入申告の24時間化、第6次NACCS更改 ● クールジャパン機構、食輸出促進基盤構築 ● 海外進出に関する企業の意識調査他 ● 商法の運送規定見直し ● 「海外交通・都市開発事業支援機構」発足 ● アセアン諸国、他国、我が国の物流事情
11日(火) 9:30~16:45	教育委員会主催	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑨
18:30~20:30	語学研修委員会主催	● JIFFA「初級中国語講座」⑩
12日(水) 15:00~16:00	第29回国際交流委員会	● 平成26年度海外物流事情調査について ● 出港前報告制度(日本版24時間ルール)・NACCS関連について ● FIATA関連報告について
13日(木) 9:30~16:45	教育委員会主催	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑩
15:30~17:00	第29回情報委員会	● IT関連情報 ● 第6次NACCS改修関連について ● 平成26年度下期開催セミナー・講座について
14日(金) 11:00~13:10	「国際複合輸送士資格認定講座」第89回審査委員会	● 受験資格者に決定 ● 試験内容の決定
18日(火) 16:00~17:00	第29回総務委員会	● 会員の異動について ● 諸規定について
18:30~20:30	語学研修委員会主催	● JIFFA「初級中国語講座」⑪
19日(水) 9:30~11:10	教育委員会主催	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)試験
11:10~14:10	第29回教育委員会	● 平成26年度「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)の試験採点
13:30~16:40	語学研修委員会主催	● JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)④
16:00~17:20	第29回広報委員会	● JIFFA NEWS 新年号(2015年1月発行)の編集について ● 研修会について ● JIFFA HPについて ● JIFFA REPORT (Winter)について
20日(木) 15:30~16:00	第15回理事会	
21日(金) 14:00~17:30	第29回法務委員会	● 「海外駐在員のための研修会」(ジャカルタ開催) ● JIFFA NEWS 1月号掲載Q案、A案及び3月号以降の掲載用Q案、A案 ● 法制審議会 ● 図書刊行物の改訂・発刊 ● 運送書類、運送約款に関する問い合わせについて ● 委員会への加入を希望する会員への対応 ● フォワーディング委員会の依頼事項への対応 ● 運送関連書類の電子化に関する今後の対応・協議
24日(月) 13:30~17:00	教育委員会主催	● 「海外駐在員のための研修会」(ジャカルタ開催)
25日(火) 18:30~19:30	語学研修委員会主催	● JIFFA「初級中国語講座」終了試験
28日(金) 11:30~13:00	「国際複合輸送士資格認定講座」第90回審査委員会	● 合格者の決定 ● 表彰者(成績優秀者)の選定 ● 認定証授与式について

JIFFA FORUM

12月

協会活動報告

2日(火) 13:30~14:00	初級中国語講座審査委員会	● 合格者の決定 ● 表彰者(成績優良者)の決定 ● 成績優良者の表彰及び修了証授与式について
3日(水) 13:30~16:40	語学研修委員会主催	● JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)④
4日(木) 14:00~15:30	教育委員会主催	● 「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)認定証授与式及び懇談会
15:30~16:20	語学研修委員会主催	● JIFFA「初級中国語講座」修了証授与式及び懇談会
16:00~17:30	第30回フォワーディング委員会	● 日アセアン物流政策対話、ベトナム及びミャンマーの物流課題 ● JIFFA2014年度上期、国際複合輸送貨物取扱実績報告 ● SOLAS条約、海上コンテナ総重量計測義務採択 ● 出港前報告制度、積荷情報の訂正等について ● 通関関係書類の電子化・ペーパーレス化に向けた取り組み ● 第6次NACCS更改 ● アセアン諸国、他国、我が国の物流事情
16:20~17:00	第30回総務委員会	● 会員の異動について ● JIFFAマークの使用について ● 平成26年度予算の実施状況及び平成27年度事業計画(案)について
16:20~17:00	第30回語学研修委員会	● 平成26年度下期JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)開催進捗状況 ● 平成26年度JIFFA「初級中国語講座」開催進捗状況 ● 平成26年度下期講座・セミナー開催予定について
9日(火) 14:00~15:00	NACCS合同委員会	● 第6次NACCS改修関連について
15:30~17:00	第30回情報委員会	● IT関連情報について ● 第6次NACCS改修関連について
11日(木) 16:00~17:20	第30回国際交流委員会	● 平成26年度海外物流事情調査について ● 出港前報告制度(日本版24時間ルール)・NACCS関連について ● FIATA関連情報について
15日(月) 14:00~16:15	第30回法務委員会	● 「海外駐在員のための研修会」(ジャカルタ開催)教育委員会・JJC共催について ● JIFFA NEWS 1月号掲載Q案、A案及び3月号以降の掲載用Q案、A案について ● 法制審議会 ● 図書刊行物の改訂・発刊(執筆中の「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」の1月発刊に向けた協議) ● 運送書類、運送約款に関する問い合わせについて ● 委員会への加入を希望する会員への対応 ● フォワーディング委員会の依頼事項への対応(FCR普及に向けたアンケート案)について ● 来年度の事業計画(案)の協議、方向性の確定 ● 会員によるJIFFA運送約款、JIFFA運送書類の自社HPへのリンク申請に対する審査・承認
16:00~17:20	第30回広報委員会	● JIFFA NEWS 新年号(2015年1月発行)の編集状況について ● 研修会について ● JIFFA REPORT (Winter)について ● 平成27年度事業計画(案)について
17日(水) 13:30~16:40	語学研修委員会主催	● JIFFA「実用英語通信文講座」(大阪開催)⑤
18日(木) 14:00~14:35	第16回幹事会	
19日(金) 15:00	国際交流小委員会	● 平成26年度海外物流事情調査について
24日(水) 15:00~16:40	第30回教育委員会	● 「国際複合輸送士資格認定講座」東京開催終了報告および大阪開催の予定について ● 海外駐在員のための研修会終了報告について ● 平成27年度事業計画(案)について ● 物流連主催大学寄付講座中間報告について

JIFFA FORUM

会員各社の素顔

先光トランス(株)

弊社は「海外引越専門業者」です。1998年に設立された‘SK EXPRESS’と言う会社が2009年に倒産したのですが、当時の従業員3人で立ち上げた会社で資本金も380万円でした。

事業初期は少ない資本金で営業活動もうまく行かず、苦勞して来ましたが、韓国のSAMNSUNG電子株式会社との駐在員の引越しを担当しながら少しずつ成長して来ました。



現在は駐日韓国大使館や韓国領事館に派遣された公務員の海外駐在員の引越しや、韓国からの政府物品などの通関まで委託される様になり、韓国公務員と、企業の駐在員を中心

とした営業活動に励んでおります。

今までは、日韓だけの幅の狭い所での仕事でしたが、来年度からは全世界に舞台を広げて、一層サービスを強化したいと思っております。



来年から全世界対応の海外引越専門業者となるために、現在アメリカ、カナダ、オセアニア、UAE、アフリカ等の現地のパートナー会社と提携をしている最中です。



JIFFA会員の皆様の更なるご発展をお祈り申し上げますとともに、より一層のご指導、ご支援を賜り増すよう、宜しくお願い致します。

【URL】

<http://senko-trans.com>



JIFFA FORUM

会員総数
(2014年12月末時点)
正会員：455社
賛助会員：11社11団体

会員の異動等のお知らせ (平成26年11月～12月)

入会		
平成26年11月1日付	(株)クラウンムービングサービス 《正会員》 〒490-1444 愛知県海部郡飛島村木場2-125-2	代表取締役 小林 弘之
〃	シノトランスジャパン(株) 《正会員》 〒105-0003 東京都港区西新橋2-11-6	代表取締役 蔭 紅寿
〃	白金運輸(株) 《正会員》 〒023-1132 岩手県奥州市江刺区稲瀬字沼館69	代表取締役 海鋒 徹哉
〃	第一貨物(株) 《正会員》 〒990-0033 山形県山形市諏訪町2-1-20	代表取締役 武藤 幸規
平成26年12月1日付	TRUTH LOGISTICS(株) 《正会員》 〒140-0013 東京都品川区南大井3-27-14	代表取締役 青山 誠公
〃	(株)JEX 《正会員》 〒102-0074 東京都千代田区九段南3-2-2	代表取締役 石黒 祥
住所変更		
平成26年11月4日より	(株)マリンサービス 《正会員》 〒542-0081 大阪市中央区南船場2-1-3	

幹事および委員の異動 (平成26年11月～12月)

委員会名	役職	新任者氏名	会社名・役職	前任者氏名
幹事会	委員	田中 雅彦	三井倉庫(株)	今泉 達介
総務	委員長		企業管理部門 業務品質管理部 シニアマネージャー	
広報	委員	菊池 世紀	ケイライン ロジスティクス(株) 海上貨物管掌役員付 部長	牧野 和隆
情報	委員	辻 滋	日鉄住金物流(株) 国際営業部 担当部長	高尾 真史

JIFFA マークの使用申請について

JIFFAマークは、本協会の会員に限り使用ができます。使用する際には、JIFFAマーク使用規定に基づき「JIFFAマーク使用申請書」に必要事項を記入して提出願います。なお、申請の際はJIFFAホームページ「お問い合わせ」よりご連絡願います。

「JIFFAマーク使用規程(抜粋)」

JIFFAマークとJIFFA会員(Member of JIFFA)は一体として表記し、色はJIFFAマークと同様とする。ただし、文字の大きさと字体については任意とする。

日本語表記サンプル



JIFFA会員

英語表記サンプル



Member of JIFFA

国際複合輸送業務の手引

2014年10月改訂

第8版
改訂版

実務の
参考に、
社員教育に
最適

国際物流の担い手としてインターナショナル フレイト フォワードの役割は年々高まっています。その複雑多岐にわたる業務をよりの確に遂行するには基本的な運送約款、運送責任、関連法規を正しく理解し、より高度な専門知識の修得が求められています。

このため、JIFFAでは平成3年3月に「国際複合輸送業務の手引」を初めて作成し、その後も改訂を重ね、内容を充実させています。

第8版は、平成25年10月に発刊いたしましたが、平成26年1月1日に新JIFFA運送約款が発効し、この約款を謳うJIFFA運送書類(2013年改訂版)が制定されたのに伴い、第4章国際物品運送における運送関連書類と約款の第1節船荷証券と複合運送証券、及び第2節Sea Waybill [海上運送状]の解説を改訂し、「国際複合輸送業務の手引」第8版(改訂版)としてこのたび発刊いたします。

国際物流の実務を担当する方々の日常業務の参考書として、また若手社員の教育用として是非ご利用ください。

A4判 500頁

会員価格8,640円 会員外価格10,500円(消費税込み) ※送料別

お申し込みはJIFFA HP「図書刊行物ご案内」からお申込みください



http://www.jiffa.or.jp

JIFFAホームページ掲載 最新情報 2014年11月4日～12月29日

【12月】

- 29日▶名古屋港14年の総取扱量2億トンで13年連続No.1
- 26日▶西アジア3協議協定もThailand THCを導入
- 25日▶米西岸使用者団体が労使交渉に調停人の介入要請
- 22日▶IADA、15年は日本貨物年間契約で200ドル/TEU修復
- 19日▶北米西岸労使交渉の妥結期待薄らぐ
- 18日▶11月の船社ACL/EDI化率は日本船/外船21社分79.6%
- 17日▶10月のアジア域内荷動き3.2%増
- 17日▶ILWU/PMA交渉、進展の兆し
- 16日▶世界のコンテナ船腹バランス16年に改善
- 15日▶上海港の11月コンテナ量今年初のマイナス
- 15日▶TSA、1月15日にも値上げ、PSSも導入
- 12日▶カナダと韓国のFTAが年明けに発効
- 11日▶12月の米国小売業向け輸入伸び率減速の予想
- 11日▶タイが貿易関連情報のアクセス窓口一元化
- 10日▶フィリピン同盟が1月から在来船混み料値下げ
- 10日▶10月のアジア発米国向け荷動き過去最高
- 9日▶TSAがCongestion Surcharge導入来年まで見合わせ
- 9日▶財務省 通関士試験の合格者1,013人で率は13.2%
- 8日▶9月の日中航路荷動き3.1%減の86万トン
- 8日▶税関の窓口電子申告端末7カ所追加
- 5日▶国交省がコンテナ鉄道輸送の促進調査会設置
- 5日▶TSAが15日発効1,000ドル/FEUの値上げ勧告
- 4日▶中国海関が長江経済帯7税関の通関手続き一体化
- 4日▶輸出入申告官署自由化が関税改正検討項目に
- 2日▶9月の太平洋西航荷動き5.7%減
- 2日▶コンテナのラウンドユース推進で準備委員会
- 1日▶ベトナムが来年1月から過積載トラックの罰金強化
- 1日▶13年の世界コンテナ荷動き4.6%増：UNCTADレポート

【11月】

- 27日▶アントワープ港、毎週月曜に24時間スト
- 26日▶27日の感謝祭で米国のコンテナターミナル閉鎖
- 26日▶JIFFA会員の上期貨物取扱量5,000万トン突破
- 25日▶世界のコンテナ港トップ3の10月実績で明暗
- 25日▶ILWU・PMAの団交が12日間中断
- 21日▶FMCがCongestion Surchargeの規則を見直し
- 21日▶NACCS利用「医薬品医療機器等輸出入業務」25日から開始
- 20日▶北米西岸向け船混み料導入延期へ
- 20日▶TSAがスペース不足見越し12月に1,000ドル値上げ
- 19日▶ロングビーチ港、混雑緩和へ空コンテナ設置
- 18日▶米国西岸經由貨物にCongestion Surcharge
- 17日▶通関書類提出PDF化は輸出が50%、輸入38%
- 17日▶中国の通関手続きペーパーレス化で時間短縮
- 14日▶10月の中国港湾コンテナ取扱量1,734万TEU
- 14日▶9月のTSA Revenue Indexプラス基調で推移
- 13日▶ロッテルダムから独向け鉄道シャト便週6便に
- 13日▶上海港10月のコンテナ取扱量7.5%増・302万TEU
- 12日▶ASEANが税関貨物通過制度（ACTS）開発に着手
- 11日▶中国輸出コンテナ運賃市場下降傾向に
- 11日▶台湾が日本からの廃プラなど放射能検査
- 10日▶米西岸港湾労使紛争がLA/LBに拡大
- 10日▶米国向けミカン輸出条件緩和も急増は期待薄
- 7日▶LA/LB港の到着遅れ6カ月で最悪に
- 6日▶米国西航貨物も1月からLSFサーチャージ
- 4日▶9月の中古車輸出11.2%増で21カ月連続増
- 4日▶IADAが1月からThailand THC導入

編集後記

謹賀新年、あけましておめでとうございます。

会員の皆様におかれましては、今年はどうな一年になるであろうかと想いを馳せておられることと思います。

2014年を振り返ってみると、さて良かったような良くなかったような非常に微妙な感覚にとらわれる方が多いのではないのでしょうか。

恐らく、きっと、いや間違いなくこの2015年こそ長きに渡る低迷期を脱し、明るい年になるに違いないと思いたい。そんな想いで、新年を迎えたといったところでしょうか。

また、多忙を極めた師走を終え、暫しの正月休みを過ごし、新たな年を迎えるにあ

たり、年頭の抱負を胸に秘めておられることでしょうか。本来抱負とは、自分自身の「心中に抱く決意」という意味であり、声を高らかに述べる必要はないような気がします。具体的な目標とは異なり、その達成感自分自身にしか味わえないものでしょう。

会員の皆様が抱かれている抱負が成就され、皆様にとって良い年になることを切に願っております。

では、良いお年をお過ごし下さい。

M.O.

**JIFFA
NEWS**
第194号
2015年1月

〈編集・発行人〉
一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）
広報委員会
〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14
アクロス新川ビル・アネックス4F
☎(03) 3297-0351 ㊟(03) 3297-0354
URL: http://www.jiffa.or.jp
1部300円（送料別）