

JIFFA

一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会

NEWS

第 197 号
2015年7月



今月の表紙



波照間島 ニシ浜
(撮影：神奈川県 神谷 栄毅)

今月の裏表紙



パリ セーヌ川
(撮影：神奈川県 田川 昭岳)

C O N T E N T S

■ **第4回通常総会 開催** 1

■ **JIFFA活動報告会を開催** 福岡／神戸／名古屋 20

研修会 ■ **「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」
発刊に伴う研修会** 21

News Up to Date ■ **「新入社員研修会」を東京で開催** 41

■ **「国際複合輸送業務集中講座」を博多で開催** 43

■ **フォワーダーのためのQ&A ⑤** 45

随想 ■ **港だより (19) 大船渡港** 47

■ **海外だより (90) “キラキラとの戦い インドネシア・ジャカルタでの駐在生活”** 50

■ **英誤徒然草(140)** 52

■ **日中「漢字あれこれ」(78)** 56

■ **Brush Up Your Logistics English (110)** 57

■ **業界関連トピックス** 58

■ **JIFFA Forum**

こんにちは 59

協会活動報告 60

会員各社の素顔 62

会員の異動等のお知らせ・幹事および委員の異動 63

■ **JIFFAホームページ掲載最新情報** 64

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9月号です。撮影日、撮影場所、氏名、住所を添えて、8月14日までにJIFFA事務局まで郵送ください。採用分には薄謝を呈呈いたします。

〈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)

第4回通常総会 開催

JIFFAでは第4回通常総会が6月11日(木曜日)に東京都港区の第一ホテル東京プリマヴェーラで午後4時より正会員総数459社中、出席会員165社、委任状187社、合計352社の参加により開催された。

議事に先立って中村次郎会長の挨拶が行われた後、出席正会員の内から中村会長が議長に選出された。

まず1.「平成26年度事業報告」、2.「平成26年度決算報告」が一括審議された。波多野専務理事による説明に続き山口監事からの監査報告後、平成26年度の決算報告が承認された。

続いて3.「平成27年度事業計画及び収支予算報告」、4.「公益目的支出計画実施報告書等」が報告されて、5.「公益目的支出計画変更認可申請」については、その理由が説明され実施期間の2年間の延長が承認された。

最後に6.「交代理事及び監事選任」が発表され、新理事7名と監事1名が承認され、午後4時40分にすべての議事が終了した。

なお、総会終了後に開催された第18回理事会において新会長として伊藤豊氏、副会長に渡邊淳一郎氏が選出された。

「平成26年度事業報告の件」

平成26年度の日本経済は、消費税増税に伴う個人消費の停滞や中国等の新興国経済の減速の中で、当初マイナス成長を余儀なくされたが、秋以降の一層の円安の進展や原油価格の急落等の影響により、徐々に回復軌道に復してきた。円安が進んでいるにもかかわらず、なかなか上向いてこなかった輸出も年度後半にかけて持ち直してきた。

このような状況の下で、当協会会員が取り扱った国際複合貨物輸送量は、平成26年度上期は対前年同期比14%増の55百万トン、下期は、対前年同期比6%増の52百万トンとなり、通期では、前期比10%増の107百万トンとなった。また、当協会の会員数は、我が国企業のグローバル化が一層進展する中で、正会員数は11社増加して456社、賛助会員数は1団体減少して21団体となった。

業界を巡る動きとしては、政府により、「総合物流施策大綱(2013～2017)」に基づく「総合物流施策推進プログラム」の改定が平成26年12月に決定され、関税局・NACCSセンターにおいては、NACCSのシステム更改の検討が進められた。また、法務省法制審議会商法(運送・海商関係)部会において商法(運送・海商関係)改正の検討が進められ、平成27年3月には、「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」が決定された。

このような状況の下で、平成26年度において当協会が推進した主要事業の概要は、次のとおりである

1. 会員の知識・技能の向上に資する、教育講座、研修等の実施

1) 国際複合輸送サービスに関する専門的知識・ノウハウを持つ人材の育成を支援するため昭和60年度から実施している「国際複合輸送士資格認定講座」を、東京と大阪で開催した。本年度の受講者数は261名で、厳しい認定試験に合格した256名に対して「国際複合輸送士資格認定証」を交付した。この結果、これまでの資格認定証取得者は、累計で5,052名となった。

3. 議長選出	2. 会長挨拶	1. 議事次第	4 階会議室 プリマヴェーラ	日時…平成27年6月11日(木曜日)午後4時00分	4. 議事録署名人指名		
				場所…東京都港区新橋1丁目2番6号		5. 議事	
				第一ホテル東京			(1) 平成26年度事業報告の件
				議事録署名人指名			(2) 平成26年度決算報告承認の件
6. 閉会				(3) 平成27年度事業計画及び収支予算報告の件			
				(4) 公益目的支出計画実施報告書等の件			
				(5) 公益目的支出計画変更認可申請の件			
				(6) 交代理事及び監事選任の件			

第4回通常総会

第4回通常総会
会長挨拶

JIFFA会長

中村 次郎



ここに一般社団法人 国際フレイト
フォワーダーズ協会の第4回 通常総会
を開催するに当たり、一言ご挨拶申し
上げます。

まず、はじめに、日本を取り巻くさ
まざまな環境変化の中で、JIFFAが何
とか順調に推移してきておりますこと
に関し、この場をお借りして、改めて
皆様方の日頃のご支援、ご協力に対し、
厚く御礼を申し上げます。

この一年間の状況を振り返ります
と、堅実な成長が続く米国に対して、
昨年の消費税増税に伴う個人消費の停
滞に加え、中国経済の減速、新興国経
済の足踏み等のリスク要因を抱えなが
らも日本経済は政府の経済・金融政策
による円安進行等の効果もあり、緩や
かな景気回復軌道が定着しつつあり
ます。

このような状況の中で、平成26年
度通期のJIFFA会員によるNVOCC貨
物取扱数量については、輸出が対前期
比16.9%増、輸入が6.2%増となり、
輸出入合計10,741万トンで対前期比
10%増と堅調に推移いたしました。

まさに、これは会員各社の絶えまな
いご努力の結果であると存じておりま
す。まだまだ予断を許さぬ厳しい物流環
境ではございますが、改めて、関係者
の皆様にご敬意を表する次第であります。

また、会員数の推移についてであり

【次ページへ続く】

また、国際複合輸送士資格認定講座の中から2テーマを選定して「国際複合輸送業務集中講座」を福岡で開催したほか、フォワーディング業務の新規担当者を対象とした6テーマからなる「フォワーディング業務基礎研修会」を東京と名古屋で、今年度入社した社員を対象とした「新入社員研修会」を東京で、海外駐在員のための研修会をジャカルタで開催した。

2) 語学研修については、フォワーディング業務の実施に不可欠な文例に習熟するための、「実用英語通信文講座」を東京と大阪で開催した。

また、中国語については、「初級中国語講座」を東京で開催した。さらに、ダイレクトメソッド方式により英語を英語で学ぶJIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English「English for Logistics-Intensive Training Course」、最新の言語理論に基づく「英語ヴォイス・トレーニング・セミナー」、英語によるプレゼンテーションのスキルアップを図るための「英語によるプレゼンテーション」1日特別集中講座を、それぞれ東京で開催した。

3) その他、会員の関心が高いテーマに関する次のような研修会を実施した。

- ① 中国内陸部物流事情調査
- ② アセアン新興国の現状と課題
- ③ JIFFA運送書類
- ④ ネットワーク・情報セキュリティ上の課題

2. JIFFA運送書類等の普及、商法改正への対応等

平成26年1月から新たな「JIFFA国際複合一貫輸送約款（2013）」と「JIFFA Waybill約款（2013）」を発効させ、これに伴い、「JIFFA国際複合輸送証券」と「JIFFA Waybill」のフォームを全面改訂したが、これらの運送書類やJIFFA FCRの普及を図るため、解説書を発行するとともに研修会やアンケート調査等を実施した。

商法（運送・海商関係）の改正問題については、岡部・山口法律事務所の山口修司弁護士に、法務省法制審議会商法（運送・海商関係）部会に委員として参加いただき、当協会法務委員会の意見が反映されるようご尽力いただいた。

3. 海外物流調査の実施等

1) 中国内陸部（成都、重慶、西安）に、物流に関する法制度、市場状況、インフラ整備状況等に関する調査団を派遣し、その調査結果を報告書に取りまとめるとともに、調査報告会を東京と大阪で開催した。

2) 会員企業に対して、「国際複合輸送貨物取扱実績」に関する調査を実施した。

4. 広報活動

1) 当協会の活動情報や業界に係る最新情報の提供などを通じて、会員相互間並びに関係方面とのコミュニケーションの媒体としての役割を果たしている協会機関誌「JIFFA NEWS」を、隔月で定期発行した。

2) 英文の「JIFFA REPORT 2014 Summer」と「JIFFA REPORT 2015 Winter」を発行し、国内外に配布した。

3) 子供たちにフォワーディング業務に親しんでもらうため、会員社員の児童を対象として、コンテナ・ターミナルや鉄道貨物ターミナルの見学を行う「物流見学会」を、東京で実施した。

4) 一般社団法人日本物流団体連合会主催の大学寄附講座（関西大学、青山学院大学、横浜国立大学、一橋大学）に講師を派遣した。

各委員会の活動の詳細は、以下のとおりである。（委員の構成は、平成27年3月31日現在）

政策委員会

委員長 : 株式会社 日新
副委員長 : 日本通運株式会社
委員 : 山九株式会社
〃 内外日東株式会社
〃 三菱倉庫株式会社
〃 株式会社 明正

1. 協会活動の充実と効率的運営を目指して、協会の活動方針を策定するとともに各委員会の事業計画の立案と実施に際して助言と調整を行った。
2. 協会の体制強化と会員の利益共有を図りながら、協会の進むべき方向性について討議した。

総務委員会

委員長 : 三井倉庫株式会社
委員 : 山九株式会社
〃 株式会社 住友倉庫
〃 内外日東株式会社
〃 マコトオーバーシーズサービス株式会社
〃 三菱倉庫株式会社

1. 業界を取り巻く諸情勢の変化、協会の活動の普及等により当協会の会員数は引き続き増加し、平成26年度においても、正会員については17社の新規入会と6社の退会により、平成27年3月31日現在456社となった。
賛助会員については1社の新規入会と1社・1団体の退会により、平成27年3月31日現在11社・10団体となった。
2. 協会財政の安定化と堅実な運営を図り、健全な財政の維持に努めた。
3. 新法人移行後の第3回通常総会を平成26年6月12日に東京で開催した。
4. 地方会員への協会活動報告会を平成26年7月9日に福岡、10日に神戸、11日に名古屋で、それぞれ実施した。

法務委員会

委員長 : 岡部・山口法律事務所
副委員長 : 有識者
委員 : 山九株式会社

第4回通常総会

【前ページより続く】

ますが、昨年度JIFFAの会員は前年度と比較し、10社の増加となり、この4月以降も更に5社の新しい会員をお迎えし、6月1日現在で正会員は460社、賛助会員は12社・10団体、合計で482社となっております。皆さまのお蔭でJIFFAは順調に成長いたしており、益々フレイト・フォワーダーのプレゼンスが高まってゆくことが期待されます。

そこで、当協会としましては、教育・研修を通して人材育成支援事業をますます強力に推進しながら、フレイト・フォワーディング業界の地位向上のための広報活動などを、会員各位の要請を踏まえつつ、一層積極的に展開して参りたいと存じます。

また、日頃から多数の会員企業の皆様にご利用頂いておりますJIFFA MTB/Lをはじめ、フルフォーム化したJIFFA WAYBILL等の運送書類をはじめ、日常業務に関連する実践的な参考図書の新なる普及を図り、皆様方のお役に立てるよう努力してゆく所存です。

加えて、益々需要が増大するアジアを中心とする海外物流マーケットに関するタイムリーな調査、情報収集と会員の皆様へのタイムリーな情報提供に尽力してまいります。

そのベースとして欠くことのできない海外関連協会・団体とのより広域且つ緊密な連携構築、交流強化を図るためにも、JIFFA活動の中に完全に定着してきたFIATAとの連携をより一層深めてゆきたいと存じます。

最後になりましたが、今後の当協会のますます活発な事業活動推進のために、常日頃ご活躍頂いております各委員会関係者の皆様を始めとして、会員各位の更なるご支援、ご助力を賜りますようお願い申し上げます。私の挨拶とさせていただきます。

第4回通常総会

役員名簿【1】 平成27年6月11日
(五十音順、○は新任)

【会長】非常勤
○伊藤 豊 日本通運株式会社
代表取締役副社長

【副会長】非常勤
米子 哲朗 山九株式会社
取締役常務執行役員
ロジスティクスソリューション事業本部長
波部 能徳 三菱倉庫株式会社
常務取締役
○渡邊淳一郎 株式会社 日新
取締役常務執行役員営業本部長

【専務理事】常勤
波多野 肇 一般社団法人
国際フレイトフォワーダース協会

【常務理事】常勤
野澤 雅春 一般社団法人
国際フレイトフォワーダース協会
事務局長

【理事】非常勤
浅脇 誠 ケイヒン株式会社
常務取締役国際輸送営業部長
○石渡 秀和 タカセ株式会社
取締役
小笠原洋一 トレーディア株式会社
取締役常務執行役員海外戦略本部長
木納 裕 三井倉庫株式会社
取締役上級執行役員倉庫営業部門長
鈴木 秀明 丸全昭和運輸株式会社
取締役
鈴木 尋喜 株式会社 宇徳
取締役
須藤 明彦 株式会社 大森廻漕店
代表取締役社長
関 博基 株式会社 後藤廻漕店
専務取締役
高橋 明彦 鈴与株式会社
常務取締役



〳 株式会社 住友倉庫
〳 損害保険ジャパン日本興亜株式会社
〳 株式会社 トランスコンテナ
〳 日本通運株式会社
〳 株式会社 阪急阪神エクスプレス
〳 株式会社 日立物流バンテックフォワーディング

1. 「JIFFA 運送関連書類等」の普及

1) JIFFA MT B/L、JIFFA Waybill、JIFFA FCRの普及

本年度末現在、JIFFA MT B/Lは会員企業313社が、同じくJIFFA JWaybillは262社が利用している。国際複合輸送事業者であるJIFFA会員の大多数が利用することにより、これら双方のJIFFA運送書類が両輪となって、我が国のいわば標準運送書類の地位を確立している。

JIFFA FCRは会員企業55社が利用し、我が国のフォワーダーが利用する標準的なFCRのフォームとなっている。また、フォワーディング委員会と共に、FCRに関するアンケートを実施し、会員各社の理解度と運用についての実態の確認を行なった。多くの会員会社が2013年に発刊した「やさしいJIFFA FCRの手引」に解説されている正しい運用に基づきJIFFA FCRを内外で発行していることが分かった反面、FCRによる商圏拡大に興味を持たない会員企業も多くあることが分かった。同時に英語による解説により海外に於ける普及を目指しているが、日本では活用しているものの、会員会社の海外法人や海外代理店では活用されていないことも判明した。本手引を活用し業務を拡大する会員会社と、FCR自体の役割・目的を知らず活用しきれていない会員とで、大きな開きがあることが判明した。

2) JIFFA運送書類の電子化等による影響調査

国際的な商取引の電子化が欧米の銀行を中心に推進されているが、運送書類の電子化は他の商取引の書類データが電子的に処理される中では遅れている。一部の通信インフラを提供する会社では、原材料のバルク輸送で使用する運送書類のPDFに認証番号を付け、このPDFを電子商取引運送書類と称しているものの、単なるハード書類のPDFに過ぎず電子化と言えるかは疑問である。コンテナ貨物運送で使用するJIFFA運送書類の電子化の実態もないため、本年度の影響調査は来年度に引き継ぐ。

2. 「JIFFA標準取引条件(2010)」の普及

JIFFA FCR裏面約款に謳われ、同FCRは会員企業55社が利用することで普及が図られている。上述のアンケートにて、「JIFFA標準取引条件(2010)」に関する実態の確認を行なった。FCR同様に、会員会社間で大いに運用している会員企業とそうでない会員間で、活用上で差異が生じている。

3. 運送約款・関連法規・判例等の研究と啓蒙

- 1) 「フォワーダーのためのQ&A」を JIFFA News に随時掲載した。
- 2) その他の案件に随時対処した。

4. 研修会開催の検討

- 1) 新JIFFA運送約款の解説と運送書類の正しい運用

ア. 2014年1月1日に発効したJIFFA運送約款 (JIFFA国際複合一貫輸送約款 (2013) 及びJIFFA WAYBILL約款 (2013)) の法的地位及びこれらの約款を謳うJIFFA運送書類 (JIFFA MT B/L及びJIFFA Waybill) の改訂書式 (含む表面設計) 並びにJIFFA運送書類 (2013年改訂版) 解説書等に関する重要点の報告を福岡、神戸、名古屋で開催した活動報告会にて解説した。

イ. 東京にて「JIFFA運送書類(2013年改訂版)解説書に伴う研修会」を大阪にて「JIFFA運送書類研修会」を開催した。

テーマ1 : JIFFA運送書類の構成及び重要な約款について
講師 : 竹田 雅哉氏 (株式会社 トランスコンテナ)
テーマ2 : 運送人と荷主の権利と義務について
講師 : 篠原 夏雄氏 (損害保険ジャパン日本興亜株式会社)
開催日 : 東京:平成26年9月16日(火)、
大阪:同年9月18日(木)
場所 : 東京:JIFFA会議室、大阪:AP大阪梅田茶屋町
受講者数 : 東京:105名、大阪:90名、合計195名

2) 所謂Surrendered B/LとExpress B/Lの問題点及びB/LとWaybillの正しい運用に向けたガイダンス。

ア. 「国際複合輸送業務集中講座」(九州開催)へ法務委員を講師として派遣し、JIFFA運送書類の正しい運用と普及を目指した。

テーマ : いわゆる元地回収B/L (Surrendered Bill of Lading) の問題点とWAYBILLの活用
講師 : 伊東 仁一氏 (山九株式会社)
開催日 : 平成26年7月9日(水)
場所 : 八百治博多ホテル
受講者数 : 53名

イ. 上記、大阪にて開催した「JIFFA運送書類研修会」のテーマ3として以下を通して開催した。

テーマ3 : ①いわゆる元地回収B/Lのリスクを知ろう
②いわゆる元地回収B/Lに関与した判例と解説
③WAYBILLの活用に向けて
講師 : ①③伊東 仁一氏 (山九株式会社)
②弁護士 岡部 博記氏 (岡部・山口法律事務所)
開催日 : 平成26年9月18日(木)
場所 : AP大阪梅田茶屋町
受講者数 : 90名

3) その他

教育委員会、ジャカルタジャパクラブ (JJC) と共催で会員各社の海外駐在員や現地採用社員の方々を対象に国際複合輸送業務に役立つテーマを取り上げ、知識向上を目的として「海外駐在員のための研修会」を開催した。

* 研修会の内容については教育委員会の報告のとおり。

5. 「事故処理相談コーナー」への対応

貨物事故のクレーム処理などに関する会員からの相談に応じた。

6. 図書刊行物の改訂・発行について

- 1) 「国際複合一貫運送約款解説書」・「WAYBILL約款の解説書」の一

第4回通常総会

役員名簿【2】 平成26年6月12日
(五十音順、○は新任)

柘植 要 名港海運株式会社
常務取締役
○寺井 克宏 日本通運株式会社
常務執行役員
○徳橋 三郎 互興運輸株式会社
代表取締役社長
中田 信也 内外日東株式会社
常務取締役
○野本 純 株式会社 住友倉庫
常務執行役員 (6月24日就任)
平子 隆生 日本トランスシティ株式会社
常務取締役海外事業統括室長
森 昌彦 株式会社 明正
執行役員総務部長
山田 隆 日本紙運輸倉庫株式会社
代表取締役社長
山之内 純 株式会社 日陸
専務取締役営業本部長
○前田 和也 株式会社 上組
執行役員国際物流事業本部
副本部長兼京浜事業部長

【監事】非常勤
山口 修司 岡部・山口法律事務所
弁護士 代表パートナー
○宮河 大輔 マコトオーバーシズサービス株式会社
取締役



第4回通常総会

平成26年度加入新会員【1】

《正会員》

- 三井倉庫インターナショナルジャパン株式会社
平成26年5月1日入会
〒105-0003
東京都港区西新橋3丁目20番1号
代表取締役 宮島 義明
- 株式会社 沖縄急送
平成26年6月1日入会
〒901-2123
沖縄県浦添市西洲2丁目6番地4
代表取締役 濱田 良衛
- 株式会社 トランス・マリーン
平成26年7月1日入会
〒541-0056
大阪府大阪市中央区久太郎町1丁目9番26号
代表取締役 岡野 淳平
- エイチアンドフレンズGTLジャパン株式会社
平成26年8月1日入会
〒108-0023
東京都港区芝浦3丁目7番9号
代表取締役 朴 琦勲
- ツネインカムテックス陸運株式会社
平成26年8月1日入会
〒720-0313
広島県福山市沼隈町大字常石1083番地
代表取締役 高田 卓実
- 株式会社 ノーヴァンシッピング
平成26年8月1日入会
〒550-0004
大阪府大阪市西区靱本町1丁目4番8号
代表取締役 于 宋臻
- PACIFIC LOGISTICS株式会社
平成26年8月1日入会
〒904-2173
沖縄県沖縄市比屋根4丁目12番38号
代表取締役 マーガード マイケル ジェームス
- 菱鋼運輸株式会社
平成26年10月1日入会
〒272-0127
千葉県市川市塩浜1丁目9番地3
代表取締役 福田六合二
- 株式会社 クラウンムービングサービス
平成26年11月1日入会
〒490-1444
愛知県海部郡飛島村木場2丁目125番地の2
代表取締役 小林 弘之
- シノトランスジャパン株式会社
平成26年11月1日入会
〒105-0003
東京都港区西新橋2丁目11番6号
代表取締役 蔣 紅寿
- 白金運輸株式会社
平成26年11月1日入会
〒023-1132
岩手県奥州市江刺区稲瀬字沼館69番地
代表取締役 海鋒 徹哉

体化した解説書の新訂については、平成26年5月に「JIFFA運送書類（2013年改訂版）解説書」を発刊した。

- 「JIFFA国際複合輸送証券発行の手引」の改訂については、同手引きを全面的に書き改め、平成27年3月に「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」を発刊した。
- 「相互代理店契約書のモデル」の三訂については、方針、骨格、設計図、ビジョン、トラブル回避に向けた解説等を盛り込んだ内容を委員会にて定め、来年度の発刊を目指すこととした。

7. 商法改正への対応

- 小委員会への委員派遣
法制審議会への提言を行なう組織の一つである日本海法会の少委員会に副委員長を派遣し、以下の委員会にて法務委員会が行なう提言と併せて商法改正に向けた提言を行った。

- 法制審議会への委員派遣
法務省民事局が推進する我が国の運送・海商法の115年ぶりの改正に向け、平成26年4月より平成27年3月まで合計11回開催された本審議会へ、岡部・山口法律事務所 弁護士 山口修司氏を法務委員として派遣し、オブザーバーとして事務局より業務部長が本審議会に出席した。利用運送事業に係わる現行法と実務との関連、運送形態の規律のありかた、法律改正の有無等の提言を行い、平成26年3月に法務省がまとめたパブリックコメントに付する「中間試案」の作成に貢献した。とりわけ、複合運送に関する規律の新設及び複合運送証券に関する明文の規定新設については、特記に値する。

8. ロッテルダム・ルールズへの対応

- 発効に備えた準備・研究
2013年2月に韓国・中国・香港、11月にフィンランド・デンマーク・オランダ・英国にて、本条約の草案原案作りに参加した各国政府代表の法律家、海事関係を取り扱う海事法協会・法律事務所及びフレイト・フォワーダー業務に関する協会・団体と情報収集・調査を行なった。5月から2月の間に、英国・オランダ・韓国・中国の法律家の訪日に合わせて計7回に亘り協議の場を設けて、これらの国々が本条約の発効に備えて実施する国内法の整備状況と方向性を把握し、今後の検討・準備に活用することとした。

広報委員会

- 委員長 : 株式会社 日陸
副委員長 : マコトオーバーシーズサービス株式会社
委員 : インターフロー・タンクコンテナシステム株式会社
〃 ケイヒン株式会社
〃 ケイラインロジスティックス株式会社
〃 株式会社 サンオーシャン
〃 セイノーロジックス株式会社
〃 株式会社 日立物流
〃 株式会社 三井倉庫エクスプレス
〃 株式会社 ユニエツクス
特別委員 : 株式会社 オーシャンコマース

第4回通常総会

平成26年度加入新会員【2】

- 第一貨物株式会社
平成26年11月1日入会
〒990-0033
山形県山形市諏訪町2丁目1番20号
代表取締役 武藤 幸規
- 株式会社 JEX
平成26年12月1日入会
〒102-0074
東京都千代田区九段南3丁目2番2号
代表取締役 石黒 祥
- TRUTH LOGISTICS株式会社
平成26年12月1日入会
〒140-0013
東京都品川区南大井3丁目27番14号
代表取締役 青山 誠公
- 株式会社 金沢港運
平成27年1月1日入会
〒920-0211
石川県金沢市湊4丁目11番地
代表取締役 堀岡 修次
- リロ・バナソニックエクスセルインターナショナル株式会社
平成27年1月1日入会
〒541-0043
大阪府大阪市中央区高麗橋1丁目6番8号
代表取締役 沼田 克司
- 博多運輸株式会社
平成27年2月1日入会
〒812-0031
福岡県福岡市博多区沖浜町11番27号
代表取締役 渡邊 智大

《賛助会員》

- 株式会社 電通国際情報サービス
平成26年5月16日入会
〒108-0075
東京都港区港南2丁目17番1号
代表取締役社長 釜井 節生

- 協会機関誌“JIFFA NEWS”を会員相互間並びに関係方面とのコミュニケーションの媒体として隔月定期発行した。各委員会の活動状況、各種行事及びタイムリーな情報の伝達、協会の事業活動などの記事に加え、業界関連のトピックス等を盛り込み内容の一層の充実を図った。
 - JIFFAの活動状況やトピックスなどを半期ごとに英文でまとめた「JIFFA REPORT 2014 Summer」と「JIFFA REPORT 2015 Winter」を国内外に配布した。
 - 「JIFFA ホームページ」の内容について都度見直しを行い更新に努めた。
- リニューアルを行ってから1年が経過したため、各委員会へ掲載内容などに対する意見、感想、また新たに掲載したい内容などの意見を求め、変更や訂正の可否を検討した。
- 次代を担う子供たちにフォワーディング業務の概要を広く知ってもらうため、JIFFA会員各社の社員の児童を対象とした「物流見学会」を毎年各地域で開催しているが、今年度は東京で実施した。

[東京地区]

開催日 : 平成26年7月31日

見学場所 : 大井埠頭3号4号コンテナターミナル、
日本貨物鉄道東京ターミナル駅、物流博物館

参加人数 : 48名

- 会員の関心が高いテーマを選び、研修会を開催した。

テーマ : 「アセアン新興国の現状と課題」

講師 : 石原 伸志氏 (東海大学教授)

開催日 : 平成27年2月18日

場 所 : [東京] JIFFA会議室

受講者数 : 102名

開催日 : 平成27年2月27日

場 所 : [大阪] AP大阪梅田茶屋町会議室

受講者数 : 54名

教育委員会

- 委員長 : 株式会社 日新
副委員長 : 株式会社 大森廻漕店
〃 第一港運株式会社
委員 : 愛知海運株式会社
〃 株式会社 近鉄エクスプレス
〃 ケイヒン株式会社
〃 ジャパン・バン・ラインズ株式会社
〃 日通NECロジスティクス株式会社
〃 株式会社 日立物流バンテックフォワーディング
〃 株式会社 フジトランスコーポレーション
〃 三菱倉庫株式会社
〃 名港海運株式会社

- 国際複合輸送の専門家を目指す3年程度の実務経験者または国際複合輸送担当の中堅管理者を対象とした「国際複合輸送士資格認定



第4回通常総会



講座」を、東京で平成26年10月2日～11月13日の間、大阪で平成27年2月3日～3月17日の間、それぞれ計10日間（30講座）開催した。

	受講者数	場 所
東 京	176名	マツダホール
大 阪	85名	大阪科学技術センター

終講後に行なわれた認定試験を厳正に審査した結果、本年度は、東京と大阪を合わせて256名の国際複合輸送士が誕生し、これまでの累計は5,052名となった。

また、講座をより充実したものとするため、受講者に対するアンケートを実施するとともに、カリキュラムの内容についても検討を行い実施した。

- 「国際複合輸送士資格認定講座」の「審査委員会」を開催し、認定試験の受験有資格者、認定試験の内容及び合格者の決定について審査を行い、合格者には認定証を授与した。

- 1日集中の「国際複合輸送業務集中講座」を開催した。

テーマ : (1)「いわゆる元地回収B/L (Surrendered Bill of Lading) の問題点WAYBILLの活用」
(2)「国際複合輸送業者は賠償責任保険を付保してリスク管理を徹底しよう」

講 師 : 伊東 仁一氏 (山九株式会社)
 テーマ : 「内航フィーダーサービス/内航コンテナ船の役割」
 講 師 : 井本 隆之氏 (井本商運株式会社)
 開催日 : 平成26年7月9日
 場 所 : [博多] 八百治博多ホテル
 受講者数 : 53名

- 新企画として今年度入社した方を対象とした「新入社員研修会」を東京で開催した。

この研修会は定期的に行っている「フォワーディング業務基礎研修会」より、もっと分かり易くした内容で、2日（4講座）の講義のほか、最終日は港湾施設の見学を実施した。

開催日 : 平成26年7月8日、15日、22日
 場 所 : JIFFA会議室、22日は港湾施設見学
 (乗船して海から大井埠頭の視察と南本牧コンテナターミナル見学)
 受講者数 : 50名

- フォワーディング業務の新規担当者を対象とした6つのテーマからなる「フォワーディング業務基礎研修会」を今年度は東京と名古屋で開催した。東京は午前(A)と午後(B)のコースで開催した。

開催日 : 平成26年7月17日、24日、30日 (A) (B)
 場 所 : [東京] JIFFA会議室
 受講者数 : (A) 60名 (B) 56名
 開催日 : 平成26年9月9日、17日、24日
 場 所 : [名古屋] 名古屋港ポートビル
 受講者数 : 41名

- 法務委員会と共催で会員各社の海外駐在員や現地採用社員の方々を対象に国際複合輸送業務に役立つテーマを取り上げ、知識向上

を目的として海外駐在員のための研修会をインドネシア・ジャカルタにて開催した。

テーマ : 「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に関する実務面の解説

第二部 いわゆる元地回収B/Lに関与した判例と解説

第三部 WAYBILLの活用にむけて

講 師 : 伊東 仁一氏 (山九株式会社)

テーマ : 「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 貨物損害発生時の運送人の対応
 ケーススターディー編

講 師 : 篠原 夏雄氏 (損害保険ジャパン日本興亜株式会社)

開催日 : 平成26年11月24日

場 所 : JJC (ジャパンジャカルタクラブ) 会議室

受講者数 : 57名

- 平成25年10月に「国際複合輸送業務の手引 第8版」を発刊したが、運送書類の改訂があり、手引についても一部分を訂正し、改訂版「国際複合輸送業務の手引 第8版」として、平成26年10月に発刊した。

- 一般社団法人日本物流団体連合会からの依頼を受けて、同連合会主催の大学寄附講座に講師を派遣した。

テーマ : 「国際物流」

開催日 : 平成26年4月10日

講 師 : 中村 次郎氏 (JIFFA会長・日本通運株式会社)

場 所 : 関西大学

テーマ : 「国際物流」

開催日 : 平成26年5月20日

講 師 : 中村 次郎氏 (JIFFA会長・日本通運株式会社)

場 所 : 青山学院大学

テーマ : 「フォワーダー」

開催日 : 平成26年12月18日

講 師 : 古閑 睦夫氏 (JIFFA教育委員・株式会社 近鉄エクスプレス)

場 所 : 横浜国立大学

以下、場所は一橋大学

テーマ : 「国際フォワーディング概論」

開催日 : 平成26年10月17日

講 師 : 中村 次郎氏 (JIFFA会長・日本通運株式会社)

テーマ : 「外航海運フォワーディング実務」

開催日 : 平成26年11月14日

講 師 : 中込 利嘉氏 (JIFFA教育委員長・株式会社 日新)

テーマ : 「欧州の物流事情」

開催日 : 平成26年12月12日

講 師 : 織田 博文氏 (JIFFAフォワーディング委員長・)

第4回通常総会



第4回通常総会

第4回通常総会

日本通運株式会社)
 テーマ : 「米国の物流事情」
 開催日 : 平成26年12月19日
 講師 : 田阪 幹雄氏(株式会社日通総合研究所)
 テーマ : 「アジアの物流事情I (インド、東南アジア)」
 開催日 : 平成27年1月9日
 講師 : 堀田 博嗣氏(株式会社日新)
 浅見 香苗氏()
 テーマ : 「アジアの物流事情II (中国)」
 開催日 : 平成27年1月22日
 講師 : 小澤 健典氏(株式会社日新)
 テーマ : 「国際物流におけるIT」
 開催日 : 平成27年1月23日
 講師 : 橋田 武博氏(日本通運株式会社)

語学研修委員会

委員長 : インターナショナルエクスプレス株式会社
 副委員長 : 安田倉庫株式会社
 委員 : ケイヒン株式会社
 〃 澁澤倉庫株式会社
 〃 鈴与株式会社
 〃 センコー株式会社
 〃 株式会社 日新
 〃 日本トランスシティ株式会社

1. 教育活動の一環として、「実用英語通信文講座」を東京及び大阪で、「初級中国語講座」を東京でそれぞれ開催した。

1) 「実用英語通信文講座」(東京・大阪開催共、それぞれ延べ12日間で36講座)

講師 : 山田 雅重氏
 ア. 東京開催 : 平成26年4月から9月まで
 受講者数31名 合格者数27名
 イ. 大阪開催 : 平成26年10月から27年3月まで
 受講者数24名 合格者数24名

2) 「初級中国語講座」(東京開催、延べ20日間)

講師 : 樊 婷婷氏(日通商事株式会社)
 東京開催 : 平成26年6月から平成26年11月まで
 受講者数7名 合格者数7名

* 「実用英語通信文講座」「初級中国語講座」ともに、終講後に修了試験を実施した。

2. 1-1) -ア

「実用英語通信文講座」(東京開催)の審査委員会を9

月26日に開催し修了試験の内容及び合格者決定について審査後、10月20日に修了証授与式を開催した。

1-1) -イ

「実用英語通信文講座」(大阪開催)の審査委員会を3月25日に開催し修了試験の内容及び合格者決定について審査後、4月10日に修了証授与式を開催した。

1-2)

「初級中国語講座」についても修了試験を実施し12月2日に審査委員会を開催し修了試験の内容及び合格者の決定について審査後、12月4日に修了証授与式を開催した。

3. 平成26年度の新企画として英語を英語で学ぶダイレクトメソッド(直接教授法)方式によるJIFFA英語上達支援企画OXFORD Business English「English for Logistics – Intensive Training Course」を開催した。

テーマ : 「English for Logistics」(東京開催、延べ10日間)

委託先 : 株式会社ネリーズ、
株式会社シェーンコーポレーション

講師 : Mr. Kevin Freitag
 * 英語教授資格者 CELTA (Certificate in Teaching English to Speakers of Other Languages)

東京開催 : 平成26年5月から平成26年9月
(延べ10日間)

場所 : JIFFA会議室

受講者数 : 28名

4. 従来型(文字の理解から入る)の英語学習法から脱却し最新の言語理論に基づく英語発音矯正による、画期的なトレーニングセミナーを開催した。

テーマ : 「EVT (English Voice Training) 英語ヴォイス・トレーニングセミナー」

委託先 : ファブリス株式会社

講師 : 竹村 和浩氏(TLL言語研究所代表)

開催日 : 平成26年7月18日

場所 : JIFFA会議室

受講者数 : 50名

5. 英語によるプレゼンテーションのスキルアップを図るべく、実践的な研修の場とし、JIFFA英語上達支援企画「英語プレゼンテーション」1日特別集中講座を開催した。

テーマ : 「英語によるプレゼンテーション」

委託先 : ファブリス株式会社

講師 : 藤田 裕行氏(国連ITL関連通訳に携わり外務省、防衛省等での教授経験を有す)

Ms. Rosemary Smith, Mr. Ernest Darryl Gibson (ネイティブ講師)

開催日 : 平成27年1月28日

場所 : JIFFA会議室

受講者数 : 14名

フォーディング委員会

委員長 : 日本通運株式会社

副委員長 : 義勇海運株式会社

: タカセ株式会社

委員 : 株式会社 宇徳

〃 株式会社 ジャパンエクスプレス

〃 内外トランスライン株式会社

〃 西日本鉄道株式会社

〃 株式会社 日新

〃 日本紙運倉庫株式会社

〃 株式会社 阪急阪神エクスプレス

〃 株式会社 日立物流

〃 丸全昭和運輸株式会社

〃 三井倉庫インターナショナルジャパン株式会社

〃 郵船ロジスティクス株式会社

1. 正会員は毎年増加しており平成27年3月31日時点でのそれぞれのフォームの利用会員数は次の通りである。

1) JIFFA MT B/L 313社

(内訳) 単票 292社

連帳 11社

単票・連帳併用 10社

2) JIFFA Waybill 262社

(内訳) 単票 248社

連帳 8社

単票・連帳併用 6社

3) JIFFA FCR 55社

2. JIFFA MT B/L, JIFFA Waybill, JIFFA FCRの普及・促進
 会員のFCRの利用状況について法務委員会と合同でアンケート調査を実施した。

次年度に今回のアンケート調査の結果を踏まえて今後の活動方法を協議する。

3. アセアン物流事情調査

現地物流調査の準備としてアセアン諸国の物流事情について情報収集を継続した。今回は、未だ調査を実施していない地域の現地調査を実施する予定。

4. 出港前報告制度への対応

平成26年3月からスタートした同制度の運用状況及び問題点の確認を行った。昨年と同様に、途中港で他船に積み替え(トランシップ)が発生した場合の運用上の問題点を引き続き発信していく。その他、欧州並びに中国版24時間前ルールのHouse B/L情報の事前申告義務化に関する情報の共有に努めた。

5. 第6次NACCS更改、ACLの利用促進

情報委員会が参加している海上物流等WG会議の概要を周知した。また、NACCS合同委員会に参加して情報の共有に努めた。

6. 「国際複合輸送貨物取扱実績」

平成25年度下期及び平成26年度上期に正会員が取り扱った複合輸送実績を収集、分析してJIFFA NEWS及びJIFFAホームページで発表した。

7. 日アセアン物流政策対話・ワークショップの参加に当たり各国(ベトナム及びミャンマー)の最近の物流事情及び課題について調査した。

8. 物流専門新聞社から「東京港、渋滞解消対策に対するご意見」の取材申し込みを受けて各社の意見集約を行い対応した。

9. 国際ロジスティクス・アドバイザー平田義章氏著作のアメリカ「遠隔地申告」「輸入集中審査」「簡素化輸入申告」「自動輸出申告AESの改正」、欧州「通関簡素化手続」の監修を行いJIFFA NEWSに連載寄稿した。

10. 関係各官庁、業界団体等との連絡、協議、調整

総合物流施策推進プログラムのフォローアップ、全国輸出入コンテナ貨物流動調査、中小企業のための国際物流・海外決済大相談会、国連ビジネスセミナー、IMO/ILO/UNECE貨物輸送ユニット収納、国際海上コンテナの陸上運送に関わる安全対策等に対応してNVOCCが不利益を被らないように協議した。

国際交流委員会

委員長 : 山九株式会社

副委員長 : 日本通運株式会社

: 名港海運株式会社

委員 : 株式会社 上組

〃 キューネアンドナーゲル株式会社

〃 義勇海運株式会社

〃 互興運輸株式会社

〃 株式会社 後藤回漕店

〃 株式会社 住友倉庫

第4回通常総会

第4回通常総会

♪ トレーディア株式会社
 ♪ 内外日東株式会社
 ♪ フライングフィッシュ株式会社
 ♪ 株式会社 ヤマタネ

委員： 東海運株式会社
 ♪ 協同運輸株式会社
 ♪ 澁澤倉庫株式会社
 ♪ 株式会社 南海エクスプレス
 ♪ 株式会社 日成
 ♪ 株式会社 日通総合研究所
 ♪ 日鉄住金物流株式会社
 ♪ 株式会社 日本運搬社
 ♪ 日本通運株式会社
 ♪ 郵船ロジスティクス株式会社

1. 中国内陸部に物流事情調査団を派遣し、その調査内容を報告書にまとめた。

＜調査概要＞

期 間：平成26年10月19日～10月26日

調査ルート：成都（鉄道により移動）⇒重慶⇒西安

2. 会員の関心が高いテーマを選び、研修会を開催した。

テーマ：「中国内陸部物流事情調査報告会」

講 師：許 雯氏（野村総研（上海）諮詢有限公司）

開催日：平成27年3月11日

場 所：〔東京〕JIFFA会議室

受講者：84名

開催日：平成27年3月13日

場 所：〔大阪〕AP大阪 淀屋橋

受講者数：34名

3. 下記の国際交流を行った。

1) CHONGQING INTERNATIONAL FREIGHT AGENCY

ASSOCIATION (CIFAA)

日 時：平成26年10月22日

場 所：CIFAA会議室

出席者：CIFAA側 5名 (Mr. Liu Jun 他4名)
JIFFA側 5名

2) KTZ EXPRESS HONG KONG LIMITED

(カザフスタン国有鉄道 全額出資子会社)

日 時：平成26年9月25日

場 所：東京會館 会議室

出席者：KTZ側 3名 (Mr. Henrik Christensen/
President Global Logistics 他2名)
JIFFA側 6名

3) メキシコ大使館 (The Pacific Alliance)

日 時：平成26年11月26日

場 所：メキシコ大使館 会議室

出席者：メキシコ大使館側 8名 (Mr. Tapan
Kumar Datta / 一等書記官 他5名)
JIFFA側 3名

情報委員会

委員長：ケイヒン株式会社

副委員長：株式会社 近鉄エクスプレス

NACCS合同委員会

委員長：ケイヒン株式会社

委員：株式会社 近鉄エクスプレス

♪ 澁澤倉庫株式会社

♪ セイノーロジックス株式会社

♪ 内外トランス株式会社

♪ 株式会社 日新

♪ 株式会社 日通総合研究所

♪ 日本通運株式会社

♪ 株式会社 阪急阪神エクスプレス

♪ 郵船ロジスティクス株式会社

1. 平成26年度NACCS合同委員会（12月開催）

第6次輸出入・港湾関連情報処理システム改修状況の経緯・進捗につき情報共有。

主な対外活動

以下の会議等に参加した。

- 国土交通省 「IMO/ILO/UNECE貨物輸送ユニットの収納のためのガイドライン」の改正に係る専門家会合
- 国土交通省 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議
- 国土交通省 日アセアン物流政策対話及びワークショップ
- 国土交通省 輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会
- 国土交通省 海外港湾物流プロジェクト協議会
- 財務省 シングルウィンドウ推進官民懇話会
- 財務省 電子化の推進ワーキンググループ
- 法務省 「商法（運送・海商関係）」の改正に係わる法制審議会部会
- FIATA 世界会議、本部会議、アジアパシフィック地域会議、FIATA / 国連アジアパシフィック経済社会理事会合同会議
- 輸出入港湾関連情報処理センター株式会社 第6次NACCS更改に向けた海上専門部会及び海上合同WG
- 国際商業会議所 日本委員会 理事会
- 国連CEFACT 日本委員会
- 一般社団法人日本物流団体連合会 理事会、基本政策委員会、国際業務委員会

上記は、法人の状況に関する重要な事項であり、法人法

施行規則第34条第2項第1号に対応するものである。

「平成27年度事業計画及び収支予算報告の件」

基本方針

平成27年度の世界経済は、米国の利上げ、欧州の金融緩和、原油価格、中国を始めとする新興市場経済等の動向や、ウクライナ、ギリシャ問題、世界的に拡大するテロ問題等不透明要素が大きいものの、米国等先進国経済を中心として着実に発展することが期待される。一方、わが国経済は、平成26年4月の消費税増税等による減速からようやく脱し、雇用・所得環境の着実な改善、原油安等に支えられて成長軌道に復していくことが期待される。そのような状況の下、わが国企業は、グローバルな視点に立って、生産や在庫管理の最適化、リスク管理の強化、新興市場地域でのシェアの拡大等に努めており、フォワーダー業界も、世界的なサプライ・チェーンの動向や、港湾等の混雑状況、インフラ整備の動向、市場統合・自由貿易協定の進展状況、外国為替の動向等に留意しながら、グローバルな観点からの事業展開に努めている。

このような情勢の下で、当協会は、フォワーダー業界の健全な発展に資するため、FIATAからの情報収集も含め、諸外国における物流事情や制度の把握に努め、その情報を会員に適宜提供するとともに、必要に応じて政府の協力も得て、諸外国におけるビジネス環境の改善に尽力することとする。具体的には、会員の関心が高い地域1か所に関する物流事情調査を実施し、当該地域の最新情報を取りまとめて報告会を開催するとともに、国土交通省と諸外国との政策対話やFIATAの会議等に出席することとする。

なお、今年度の海外物流事情調査の対象地域を1地域とすることに伴い、今年度以降の公益目的支出計画を変更することとする。

また、企業のグローバル化の進展に応じてますます必要となる会員職員の諸外国におけるフォワーディング関連制度に関する知識や、英語・中国語の技能、さらにはIT活用能力の向上強化等を支援するため、新たな情勢に対応してその内容を適宜見直しつつ、「国際複合輸送士資格認定講座」や「新入社員研修」、語学講座、IT関連研修会等を開催するとともに、フォワーディング業務の適切な運営に資するため、平成25年度に20年ぶりに改訂したJIFFA運送約款やJIFFA運送関連書類の普及に向けた啓蒙活動やそれらの更なる活用に向けた検討等を推進する。

第4回通常総会

第4回通常総会

さらに、第6次NACCS更改や運送・海商関係の商法見直し、総合物流施策大綱に基づく施策、セキュリティ対策等の制度改革の動きについて、情報収集に努め、必要に応じてその改革に当協会の意見が反映されるよう努めることとする。

以上の方針の下に、関係諸官庁、国内外の関係団体等との連携を密にして、次のような事業活動を推進していくものとする。

主たる事業

1. 国際複合一貫輸送における外航利用運送事業及びそれらの関連事業に関する調査、研究
2. 国際利用運送事業等に関する国際機関、関係諸官庁、業界団体等との連絡、協議及び調整
3. 国際利用運送事業等における情報化対応策の推進
4. 国際利用運送事業等に関する統計等の整備、分析
5. 国際利用運送事業等に関する啓蒙、広報
6. 上記事業を行うために必要な研修会、講演会等の開催

各委員会の活動計画は、以下のとおりである。

政策委員会

1. 協会の活動方針及び事業計画の検討
2. 各委員会活動への助言と調整
3. 重要な政策事項の審議

総務委員会

1. 協会財政の健全且つ円滑な運営の推進
2. 協会の予算案及び決算案の策定
3. 協会の事業報告、事業計画の検討
4. 通常総会（東京）の開催
5. 協会活動に関する地方会員への報告会を九州/中国・関西・中京地区で開催
6. 会組織拡充の推進（新規加入の促進等）
7. 海外物流研修団に関する検討
8. 定款その他規定等の遵守に関する審査等

法務委員会

1. 「JIFFA 運送関連書類」等の普及
 - a) JIFFA MT B/L、JIFFA Waybill、JIFFA FCRの普及
 - b) JIFFA運送書類の電子化等による影響調査
 - c) 海外発日本向け運送において、JIFFA運送書類に謳

われているJIFFA運送約款の問題点の調査

2. 「JIFFA標準取引条件(2010)」の普及
3. 運送約款・関連法規・判例等の研究と啓蒙
4. 研修会開催の検討
 - a) JIFFA運送書類等の正しい運用に関する研修会
 - b) JIFFA国際複合輸送証券発行の手引き発刊に伴う研修会
 - c) 海外駐在員のための研修会
 - d) その他
5. 「事故処理相談コーナー」への対応
 - a) 事故・クレーム処理の相談
6. 図書刊行物の改訂・発行について
 - a) 「相互代理店契約書のモデル」の三訂
 - b) 「JIFFAフォワーダーのためのQ&A解説集」の新訂
 - c) その他
7. 商法改正への対応
 - a) 法制審議会への委員派遣
8. ロッテルダム・ルールズへの対応
 - a) 発効に備えた準備、研究
9. 船主責任制限制度に関する条約発効に向けた準備
 - a) 船主責任制限法の改正による影響を研究、調査

広報委員会

1. 協会機関紙「JIFFA NEWS」の隔月定期発行
2. 英文報告書「JIFFA REPORT」年2回の発行
3. 「JIFFAホームページ」の掲載内容の見直し
4. 児童を対象とした「物流見学会」を関西で実施
5. 研修会開催の検討

教育委員会

1. 「国際複合輸送士資格認定講座」を東京・名古屋で開催
 - a) 認定試験の実施
 - b) 審査委員会の開催
 - c) 補助テキストの作成
2. 「国際複合輸送業務集中講座」を九州（博多）で開催
3. 「フォワーディング業務基礎研修会」を東京・大阪で開催
4. 新入社員研修会の開催
5. 海外駐在員のための研修会開催
6. 一般社団法人 日本物流団体連合会主催の「大学寄付講座」に講師を派遣
7. 「国際複合輸送業務の手引」の見直し検討

語学研修委員会

1. 「実用英語通信文講座」を東京・大阪で開催
 - a) 修了試験の実施
 - b) 審査委員会の開催
 - c) 成績優良者証授与式の開催
2. 「中国語講座」を東京で開催
 - a) 修了試験の実施
 - b) 審査委員会の開催
 - c) 成績優良者証授与式の開催
3. 1日特別集中講座「英語によるプレゼンテーション」を東京で開催
4. ネイティブ英語講座「OXFORD Business English」の開催
5. 英語研修会・講座の開催

フォワーディング委員会

1. JIFFA MT B/L、JIFFA Waybill及びJIFFA FCRの普及
2. 「フォワーディング業務の入門手引書」の改訂
3. 出港前報告制度への継続対応
4. 第6次NACCS更改への対応、NVOCCのNACCSの利用促進
5. JIFFA会員からの複合輸送実績統計の取得、分析、会員へ発表
6. 物流セミナー開催の検討
7. 国内外の物流情報の取得
8. 関係各官庁、業界団体等との連絡・協議・調整

国際交流委員会

1. 海外物流事情調査の実施及び報告書の発行
2. 海外関係諸機関及び諸団体（含むFIATA）との交流の促進
3. 研修会開催の検討・実施

情報委員会

1. 国際物流業界におけるIT推進動向に関する情報収集と研究
2. NVOCCのNACCSの利用促進
3. 第6次NACCS更改への対応
4. 出港前報告制度への対応
5. 物流ITに関連した講座・研修会開催の検討
6. 関係各官庁等との連絡・協議・調整
7. JIFFAとしてのIT戦略の検討

NACCS合同委員会

1. NACCS第6次更改への対応
2. NACCSシステムのNVOCC関連業務への対応

主な対外活動

以下の会議等に参加の予定。

1. 国土交通省 総合物流施策推進会議幹事会
2. 国土交通省 IMO/ILO/UNECE貨物輸送ユニット取納行動規範のためのコレスポンデンスグループ
3. 国土交通省 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議
4. 国土交通省 輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会
5. 国土交通省 日アセアン物流政策対話・ワークショップ
6. 国土交通省 海外港湾物流プロジェクト協議会
 - インドネシアWG
 - メコン・ベトナムWG
 - インドWG
 - 制度WG
7. 財務省 シングルウィンドウ推進官民懇話会
8. 財務省 電子化の推進ワーキンググループ
9. 法務省 「商法（運送・海商関係）」の改正に係わる法制審議会
10. 輸出入港湾関連情報処理センター株式会社
 - 6次NACCS更改に向けた海上更改専門部会及び海上物流等WG
11. 国際商業会議所 日本委員会 理事会
12. 国連CEFACT 日本委員会
13. 一般社団法人 日本物流団体連合会 理事会、基本政策委員会、国際業務委員会
14. FIATA 世界会議、本部会議、アジアパシフィック地域会議、FIATA/国連アジアパシフィック経済社会理事会合同会議

その他、政府または国際物流に関連する諸団体から要請のあったなか、当協会の目的に沿い、かつ必要と判断されるもの。

JIFFA 総会後の記者会見

伊藤新会長「鍵を握る“人材育成”を底上げしたい」 14年度1億トン突破を説明、教育研修など事業計画発表



国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）は6月11日に開いた第4回通常総会後に物流関係専門紙誌との記者会見を行った。今総会で中村次郎前会長が退任し、代わって新たに伊藤豊日本通運副社長を新会長に選任したこと、さらに各種の教育研修事業開催など大要17項目にわたる15年度の事業計画を決めたことなどを野澤雅春常務理事が記者団に報告方々説明した。

会見には、伊藤豊（日本通運副社長）新会長、退任した中村次郎前会長、米子哲郎（山九取締役常務執行役員ロジスティクスソリューション事業本部長）、渡部能徳（三菱倉庫常務取締役）および新任の渡邊淳一郎（日新取締役常務執行役員営業本部長）の3人の副会長、波多野肇専務理事と野澤常務理事が出席し、野澤常務理事の司会進行で行われた。新役員体制の発表では、理事は野本純住友倉庫常務執行役員、徳橋三郎互興運輸社長、石渡秀和タカセ取締役、寺井克宏日本通運常務執行役員、前田和也上組執行役員国際物流事業本部副本部長兼京浜事業部長がそれぞれ新任のほかはいずれも重任となったことを伝えた。

新旧会長がコメントし、伊藤新会長は「JAFA（航空貨物運送協会、伊藤会長が会長）の会員数130社と比べJIFFAは会員が480社と圧倒的に多く、日本は海運がけん引役ということを改めて実感した」と会長就任に際しての印象に触れ、さらに「JIFFAは教育や業務研修に力を入れており、（海空双方に携わったとはいえ）直近まで航空畑が長かったこともあって）私自身も改めて海上フォワーディング業務を勉強し、基本に立ち返って業界の役に立つべく努力したい」と心境を披露。さらに、中村会長の取り組んできたことを引き継ぎ「とくにグローバル化が進む中で、その競争力を強化するには人材育成がカギを握るので、その底上げを図りたい」とした抱負を語るとともに、そのための教育・研修事業の重要性に対する強い認識を示した。

一方、中村次郎前会長は、4年間の在任中の取り組みを振り返って、一般社団法人に移行したこと、FIATA（国際フレイトフォワーダーズ協会連合会）に加盟できたことの2点を自身にとって印象深いものとしてとりあげた。さらに「在任中に会員を500社にする目標だったが、14年度が482社にとどまった。しかし1年間で17社が加入し増加を続けており、このペースでいくと今年度にも達成されるだろう」との考えを示した。加えて「わが国の輸出入コンテナ取扱量に占めるフォワーダー貨物（JIFFA複合輸送実績）の取扱比率を注視してきたが、JIFFA実績は今年度も10%増と1億トンを超え、着実に伸びている」と評価し、現状の40%近くから先行き50%へとフォワーダー貨物のシェアアップを強調。それに合わせていっそうのフォワーダーの認知度および知名度の向上に期待を込め、伊藤新会長にその取り組みを託した。

さらに、事務局から、野澤雅春常務理事が14年度のエポックとしてJIFFA会員が取り扱った複合輸送実績が初の1億トン（R/T）を超えたことをとりあげ、「一昨年に25社増えたのをはじめ10社程度ずつ会員が増加した」ことをその一因にあげた。同時に「中国（香港含む）発着がシェアを62-63%から58%へと低下傾向を示しているものの、これをカバーするかたちで、ASEANを中心にアジアが回復し伸びてきた」点も要因と説明した。

事業計画については、国際複合輸送士資格認定および国際複合輸送業務集中の各講座やフォワーディング業務基礎および新入社員の両研修会開催、中国語講座など語学研修、児童を対象とした「物流見学会」の実施、海外物流事情調査、JIFFA MT/BLなど運送関連書類の普及、「フォワーディング業務の入門手引書」などの改訂、商法改正や第6次NACCS、ロッテルダムルールズ、出港前報告制度導入後などへの対応、FIATA活動の積極的な推進などを発表した。

第4回 JIFFA 総会終了後の懇親会 新会長挨拶



JIFFA新会長 伊藤 豊

本日は、ご多忙にもかかわらず多数ご来臨賜りまして、まことに有り難うございます。

本席には、ご来賓として、羽尾物流審議官をはじめ、国土交通省の幹部の皆様方をお迎えし、また、関係団体の幹部の方々にもお越し頂いておりますが、皆様には平素より当協会の運営について格別のご理解とご協力を賜り、心より御礼申し上げます。

さて、先程、一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会の第4回通常総会は予定通り滞りなく終了し、総会後の理事会にて、私の中村前会長の後任として新たに会長職を拝命いたしました。

ここに、役員一同とともども、改めまして、皆様の一層のご支援・ご協力をお願いする次第であります。

当協会は、お蔭様で会員数が年々増加し、昨年度は前年度と比較して10社の増加となりました。4月以降も5社が入会し、6月1日現在、正会員460社、賛助会員12社・10団体、合計で482社を数えるまでに成長し、協会の基盤がより強固なものとなったことは、まことに喜ばしいと存じます。

このような増加は、当協会が行う諸事業に対する皆様方のご指導、ご協力の賜物であり、改めまして衷心より感謝申し上げます。

また、平成26年度通期のJIFFA会員によるNVOCC貨物取扱数量は、輸出が対前期比16.9%増、輸入が6.2%増となり、



輸出入合計で 10,741万トン、対前期比10%増と好調に推移いたしました。

ひと頃比べ成長が鈍化してきている中国や、やや足踏み状態の新興国の影響もある中でのこの実績は、ひとえに会員の皆様の絶えまざる地道なご努力によるものと敬意を表する次第です。

本年度も各委員会活動を中心としたさまざまな事業を計画しておりますが、当協会の最重要使命であるところの教育・研修、海外物流事情調査をはじめ会員各社の需要に充分対応できるよう、質の向上を図り、皆様のご発展に貢献致したいと考えております。

一昨年10月に加盟いたしましたFIATA関連の活動につきましては、JIFFA活動の中に完全に定着し、益々需要が増大する海外物流マーケットに関するタイムリーな情報収集と会員の皆様への提供、そのベースとして欠くことのできない海外関連協会・団体とのより広域且つ緊密な関係構築に向けて、一層の連携強化に努めて参ります。

また、日頃から会員の皆様にご活用いただいているJIFFA MT B/Lをはじめフルフォーム化したJIFFA WAYBILLの益々の普及を図り、更に皆様のお役に立てるよう努力してゆく所存です。

国土交通省をはじめ、ご来賓の方々、並びに会員の皆様方におかれましては、当協会の活動に一層のご理解とお力添えを賜りますよう、重ねてお願い申し上げます。

本日は、粗宴ではございますが、お時間の許す限り、ごゆっくりとご歓談頂きたいと存じます。

また、折角の機会でもございますので、当協会の運営等に関し、忌憚のないご意見をお聞かせ頂ければ幸いです。

最後になりましたが、本日出席の皆様のみまますのご健勝、ご繁栄を祈念いたしまして、たいへん簡単ですが、開宴に当たってのご挨拶とさせていただきます。

懇親会

和やかな歓談の夕べ——各界から来賓を迎え

来賓祝辞

国土交通省 大臣官房物流審議官
羽尾 一郎



ご紹介いただきました、国土交通省大臣官房物流審議官 羽尾でございます。

本日は、(一般社団法人)国際フレイトフォワードーズ協会通常総会懇親会にお招きいただき、誠にありがとうございます。

常日頃より物流行政、国土交通行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、本懇親会に先立ち開催された総会及び理事会では中村会長から伊藤新会長への役員交代等が決定されたと伺っております。

中村前会長におかれましては、この4年間、FIATA(国際フレイトフォワードーズ協会連合)への加盟及び新規会員の獲得等により、協会及び業界の発展のためにご尽力されたことに敬意を表します。

JIFFAの会員の皆様の多くにおかれては、成長するアジアの国際物流分野等で、世界の国や企業とのし烈な競争環境の中で、事業の展開に取り組まれているところです。

国土交通省としても、皆様の海外展開ビジネスが更に発展し、我が国産業の国際競争力の強化や我が国経済成長への貢献、アジア各国の経済成長への貢献に資することを目指し、皆様の事業展開に資するよう様々な取り組みを行っています。

本日は、その中で3つの事項について簡単に触れさせていただきます。

先ず第1に、北東アジアのシームレス物流の実施とASEANへの海外展開の支援です。

昨年度、日本で開催した日中韓物流大臣

【次ページへ続く】

総会終了後、午後5時30分から第一ホテル東京のラ・ローズに会場を移してJIFFA懇親会が開催された。

国土交通省をはじめとして一般社団法人 日本物流団体連合会、一般社団法人 航空貨物運送協会、日本海運貨物取扱業会、一般社団法人 日本貿易関係手続簡易化協会、輸出入・港湾関連情報処理センター株式会社など、当協会の活動に深い関わりを持つ業界団体や関係者など、多数の来賓を迎えた。

先ず通常総会後の理事会で新たに選出された伊藤豊会長からの挨拶があり、続いて来賓を代表して国土交通省の羽尾一郎大臣官房物流審議官から祝辞が述べられた。このあと、日本物流団体連合会の大庭靖雄理事長のご挨拶と音頭で乾杯を行い、和やかなうちに懇親会が進行した。



【前ページより続く】

会合では、シャーシ相互通行パイロット事業の拡大、標準化された物流機材の普及促進などを合意したところですが、引き続き、北東アジアにおけるシームレス物流に取り組んで参ります。

また、本年中に経済共同体の発足が予定されているASEAN地域では、物流政策対話やパイロット事業の実施に取り組んでいます。昨年度は、ミャンマー及びベトナムで政策対話を行いました。パイロット事業としては、これまでインドネシア～シンガポール間のRORO船を活用した海陸一貫輸送、ASEAN域内クロスボーダー国際宅配輸送等を実施してきましたが、引き続き、先駆的な取組への支援等を行っていきたくと考えております。

第2に、来年の通常国会への法案提出が予定されている商法改正に向けた対応です。

外航海運関係では、複合運送の規定新設や危険物に関する通知義務に関する規定などが議論されております。

本年3月には、商法改正に関する利用運送事業者連絡会を設置し、事業者の皆様方と共に、情報共有や意見交換を行ってきたところであり、引き続き、適切に対応していく必要があります。

第3に、交通政策審議会 物流部会への対応です。

本年2月閣議決定の「交通政策基本計画」を踏まえつつ、物流を巡る様々な諸課題を総合的かつ抜本的に検討するため、本年4月より、交通政策審議会に「物流部会」を新設し、今後の物流政策の基本的な方向性等について議論をスタートさせました。

諮問理由の一つである「我が国企業の競争力向上への貢献」の観点から、「我が国物流事業者の国際競争力の強化に向けた施策のあり方」も検討されることとなっております。

このような3つの課題への取り組みにあたっては、いずれもJIFFA及び会員各企業の皆様にも大きな関わりがあるところであり、これまでも様々なご協力を賜ったことに御礼を申し上げるとともに、引き続き、皆様のご理解と継続的な関与をいただきますよう、改めてお願いする次第です。

結びに、伊藤新会長の下、(一般社団法人)国際フレイトフォワードーズ協会、会員各位及び物流のますますの発展を祈念し私のご挨拶とさせていただきます。



JIFFA活動報告会を開催

福岡／神戸／名古屋
総務委員会

7月8日（水）～10日（金）、九州／中国地区・関西地区・中京地区の会員を対象としたJIFFA活動報告会が開催された。JIFFAからは、野澤常務理事・事務局長のほか、総務委員が参加した。

野澤常務理事・事務局長がJIFFA諸活動のベースとなる次の3つの重要施策についてポイントと進捗状況を説明した。

- ① 国際複合輸送士資格認定講座を中心とした教育育成プログラムの充実化
- ② B/L等の運送書類の整備・販売や日本国内外のルール（ヘーグ・ヴィスビー・ルール、商法改正）への対応
- ③ 海外物流調査等のグローバル調査の充実、FIATA活動を通じた国際交流の推進

特に、国際交流の推進に関し、6月24日～25日、バンコクにて開催された国連会議（FIATA関連）での「アセアン経済共同体発足による日系フォワードナーへの影響」についてのJIFFAプレゼンテーション内容を紹介した。

平成27年6月11日に東京で開催のJIFFA第4回通常総会で承認された内容に沿って「平成26年度の事業報告」と各委員会の諸活動、及び各種講習等の模様をスクリーンで紹介しながら「平成27年度の事業計画」の主な項目について報告した。

各地区の多くの会員に参加いただくことを目的に一会員原則3名までの参加とし、下記の通り新規入会の会員を含む多数の会員が参加し、事業活動報告及びJIFFAホームページの一部改定等の説明に対して熱心に耳を傾けていた。

活動報告会後の懇親会では、JIFFAの諸活動や海外物流事情調査などについて、会員間と事務局を交えて語り合う和やかな交歓の場となった。

今後とも、JIFFAの活動をより身近に知ってもらおう場にしていきたい。



(福岡)

九州／中国地区（福岡）

日時：平成27年7月8日（水） 会場：八百治博多ホテル
報告会出席者：18社（33名）
懇親会出席者：14社（30名）
JIFFA：神津総務委員、藤井総務委員、野澤常務理事・事務局長、
村岡部長、小榎課長



(神戸)

関西地区（神戸）

日時：平成27年7月9日（木） 会場：神戸メリケンパークオリエンタルホテル
報告会出席者：26社（49名）
懇親会出席者：23社（47名）
JIFFA：長尾総務委員長、宮河総務副委員長、野澤常務理事・事務局長、
武田部長、村岡部長、小榎課長



(名古屋)

中京地区（名古屋）

日時：平成27年7月10日（金） 会場：名古屋港ポートビル
報告会出席者：21社（42名）
懇親会出席者：21社（49名）
JIFFA：星野総務委員、池田総務委員、野澤常務理事・事務局長、
武田部長、村岡部長、小榎課長

法務委員会研修会

「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会

法務委員会

研修開催の目的

JIFFA法務委員会では、これまで会員を中心に愛用されてきた「JIFFA国際複合輸送証券発行の手引」を改め2014年3月に「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」を発刊致しました。これは旧刊発行当時の1999年と比べ国際輸送や外航海運さらには貿易慣行が大きく変化してきていること、及び運送書類として、WAYBILLの重要性が近年飛躍的に高まっていることを踏まえたもので、会員に対しその変化について実務的な観点からの説明を加えることで理解をより深めてもらうことを目的としたものです。研修冒頭ではJIFFA法務委員長より研修開催の意義について次の通り説明しております。

『「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」は運送書類が各々どのような性質を有するか、記載上、発行上どのような点に注意すべきなのか等を説明しているものとなります。内容については法務委員会において吟味し、現在の問題点に可及的に触れており、それだけで非常に参考になるものと考えていますが、この度の研修において特に法務委員会がどのような趣旨でかかる記載をしたのかをご理解頂き、実務に役立てて頂ければと思います。特に近時益々その必要性が高まっているWAYBILLの特徴等はきちんと理解頂ければと思います。』

また、本手引は、JIFFA会員が発行する運送書類として、WAYBILLの重要性が近年飛躍的に高まっていることから、JIFFA MT B/LとJIFFA WAYBILLの双方を、いわばJIFFA運送書類の両輪として総合的に解説しています。姉妹書である2014年4月に発刊した「JIFFA 運送書類（2013年改訂版）解説書」ともに、関連する部分を参照することで、運送書類の作成や発行及び荷渡業務のさらなる適正化に役立つものと確信しています。

研修会は東京で追加開催を含めて2回、その他名古屋、大阪でも開催し、合計240名以上の参加者があり、2時間以上の講義であったが参加者からは研修参加前後では約64%の方が理解が異なったというアンケート結果になっています。アンケート集約結果については、末尾を参照してください。

また講師は同手引の執筆に携わった伊東仁一（山九株式会社 3PL事業部参与）法務委員会委員が担当。

はじめに

本日の研修会では（1）JIFFA運送書類の種類、その性格と特色（2）JIFFA運送書類の記載要領、発行方法、および荷渡し方法（3）JIFFA運送書類の作成・発行と荷渡しにおけるリスク管理の3つのグループに分けてお話したいと思います。

JIFFA運送書類の種類、その性格と特色

JIFFA運送書類が対象とする輸送モード

まず、JIFFA運送書類が対象とする輸送モードは、海上輸送と他の輸送モードを組み合わせた国際複合輸送です。ただし、海上輸送のみの単一モードで使ってもなら支障がありません。JIFFA運送書類は、輸送モードを海上輸送中心に捉えております。ここが大切なポイントです。従って同じ国際複合輸送でも、JIFFA MT B/Lを使うのが適さない場合があります。具体的にはAir &



Truck, Air & Sea, Sea & Airなどです。これらは海上輸送を中心とした貨物輸送とは荷渡しの方法が違ったり、その他色々違う面がありますので、JIFFA運送書類を使うのは不適切ということです。

JIFFA運送書類が対象とするのは、コンテナ専用船を中心とする定期船輸送です。従って船舶の一部、または全部を借り切って行う備船契約については対象外です。たとえばプラント輸送などで重量物船を一隻借り切っ

研修会

て行く、といった場合は対象にしておりません。

少し話が変わりますが、JIFFA事務局には会員の皆様から色々なご相談や質問が寄せられます。その中で皆さんとぜひ情報を共有しておきたいご質問が2つありますので、それをご紹介します。

1) JIFFA MT B/LをWAYBILLとして使いたい、良いか？

これは、中堅のフレイト・フォワーダーさんで、いままでWAYBILLを使っていなかったが、顧客からWAYBILLを発行してくれと言われたということです。ご存知のように、JIFFAが会員にWAYBILLをお分けする場合は1,000枚単位になっています。たまにしかWAYBILLを使わないのに、1,000枚も買うのはもったいない、要らないものを買うのは環境にもよくない、だから、WAYBILLは使わず、MT B/Lの右上部に書いてあるMULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LANDINGを二本線で消して、WAYBILL NON-NEGOTIABLEと記載して使って良いですよ、というご質問です。

2) JIFFA MT B/LをEXPRESS B/Lとして使いたい、良いか？

提携している海外のフレイト・フォワーダーが、日本でEXPRESS B/Lを発行するように求めてきました。JIFFAではEXPRESS B/Lの書式を提供していませんし、自分たちで作るのも大変だ、だからたまたま持っているJIFFA MT B/Lの右上部に記載の表題MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LANDINGを二本線で消して、EXPRESS BILL OF LANDINGと印字して、EXPRESS B/Lとして使いたいのですが、良いですよ？というご相談でした。

まず最初の質問、JIFFA MT B/LをWAYBILLとして使いたいということに関してですが、JIFFA MT B/LとWAYBILLでは機能や性格が異なります。約款も異なる部分があります。ですから、MT B/LをWAYBILLとして流用するのは厳禁です。

2つめの質問、JIFFA MT B/LをEXPRESS B/Lとして

使いたいという質問ですが、EXPRESS B/Lは法的根拠が不明確です。欧米ではかなり広く使われていますが、法的根拠が不明確です。国によって実務的な違いがあると言われていています。JIFFA MT B/Lは国際海上物品運送法およびヘーグルール立法に準拠しており、EXPRESS B/Lとして使われることを想定していません。何でもそうですが、本来の用途と違ったことに使ったら大きなトラブルの元になります。海外フォワーダーからEXPRESS B/Lを求められたら、ほぼ同じ機能を果たすJIFFA WAYBILLがありますので、それを使いたいのがよろしいでしょうか、と提案していただきたい。ほとんどの場合はOKと言ってくると思います。

JIFFA MT B/LとWAYBILLの主な性格・特色

項目	JIFFA MT B/L	JIFFA WAYBILL
流通性の有無	あり	なし
運送品の引き渡し方法	正当に裏書されたMT B/L原本との引き換え	本人確認（到着通知への荷受人の署名等による）の上、WAYBILL上に記載された荷受人に
適する運送品	荷送人や売主が運送品に対して引渡し請求権を留保しておきたい場合	グループ企業内での取引、信用度の高い取引先との継続的な取引など代金支払いに不安の無い場合
適さない運送品	輸送距離が非常に短くかつ仕向け地で迅速な荷渡しが求められる場合	スポット取引等で相手の信用状態が不明、または良くない場合（代金受領後に船積みする場合は別）

上記の表では、JIFFA MT B/LとWAYBILLの主な性格・特色を比較しています。色々な相違点があるのですが、最も重要な点をまとめております。

流通性の有無：

流通性というのは、たとえばMT B/Lだと裏書譲渡して権利者が変わっていくので流通性があります。ところが、JIFFA WAYBILLの場合は流通性がありません。WAYBILL上に記載されたConsignee（荷受人）に貨物を引き渡すと決まっているわけです。

運送品の引き渡し方法：

JIFFA MT B/Lの場合は、正当に裏書されたMT B/L原本との引き換えです。引渡しを要求する人に、権利が正当に移転したというのがはっきりと分かるように裏書されたMT B/Lの原本を持ってきた場合に貨物を引き渡す、ということです。WAYBILLの場合は原本を持ってきなさい、という仕組みではありません。本人確認の上、WAYBILLに記載された荷受人に運送品を引き渡す、ということです。本人確認についてはまた後ほどお話しますが、一般的には到着案内、すなわち

法務委員会研修会

Arrival Noticeに荷受人の責任者が署名したものを持ってきていただくというやり方です。

適する運送品：

荷送人や売主が、運送品に対して引き渡し請求権を留保しておきたい場合は、JIFFA MT B/Lを使ってください。たとえば、日本の輸出業者が海外のバイヤーと新たな取引をして、船積みが終わったらすぐ代金を払うよ、と言ったけれども、本当に払ってくれるかどうか心配な場合は、JIFFA MT B/Lを発行してもらっておけばいいわけです。お金を送ってきたら、MT B/Lのオリジナルを送ってあげればいいのです。お金が送ってこないということであれば、MT B/Lのオリジナルを輸出者がずっと保管していて、別の人にそれを売ることができるわけです。海外の輸入者から船積みが終わったら絶対にお金を送るからWAYBILLをお願いします、と言われても、初めての取引で信用度がはっきりしない場合はWAYBILLを発行してはいけません。WAYBILLを発行してしまうと、Consigneeに自動的に貨物が渡ってしまうことがあり得ます。WAYBILLは一般的にグループ企業内での取引、信用度の高い取引先との継続的な取引など代金支払いに不安のない場合に適しています。たとえば、自動車部品メーカーが自社のグループ内で部品の一次加工品、二次加工品などを多数の生産国でやりとりしますが、そういった場合に使われる運送書類はほとんどの場合がWAYBILLではないかと思えます。

適さない運送品：

JIFFA MT B/Lでは、輸送距離が非常に短く、かつ仕向け地で迅速な荷渡しが求められるような場合は、JIFFA MT B/Lは適さないといえます。一方、JIFFA WAYBILLが適さない運送品は、スポット取引などで相手の信用状態が不明、または良くないような場合です。もちろん、代金を受領してから船積みをするような場合はこの限りではありません。

WAYBILLが認められない国々の場合

欧米先進国ではWAYBILLの利用に支障はないが、WAYBILLが認められていない国々があることに注意しましょう。

JIFFAではWAYBILLを使ってください、と広く皆様にお勧めしています。欧米先進国、アジアの多くの国々ではWAYBILLを支障なく使えますが、WAYBILLが認めら

れていない国々も相当あります。たとえば、中南米ではブラジル、アルゼンチン、ボリビア、コロンビア、ベネズエラなど多くの国々があります。アフリカでは南アは問題ないのですが、それ以外の多くの国々ではだめだといわれております。WAYBILLが認められていない国々ではMT B/Lを使ってください。

荷主の代金決済やその他のニーズにも注意することが大切です。WAYBILLが認められている、たとえば米国や欧州向けの輸送であっても、荷主の商品代金決済上の都合などでMT B/Lが望ましい場合があります。ですから、皆様は運送書類の発行前に、上の表で説明しました2種類の運送書類の性格や特色について荷主によく説明し、運送書類を適切に選択してもらうことが大切です。

運送書類を発行する前に必要な準備

1. 代理店の選定と代理店契約の締結

まず、代理店の選定と代理店契約の締結です。大手のフレイト・フォワーダーでも、世界中すべての国で自社で輸送対応ができるという会社はありません。そのためサービスを提供する地域・国に自社拠点がなければ代理店を選定しなければなりません。その場合、サービス品質、コンプライアンス、信用状態に優れた代理店を選定して、代理店契約を締結することになります。選定にあたって、信用調査をきちんと行って未収債権の発生を予防することが大切です。代理店契約では、代理店に依頼する業務の内容、運賃や諸料金の精算方法、契約期間、契約の解除、守秘義務、紛争解決法、損害賠償、準拠法などを規定しなければなりません。

実務上、よく起こることなのですが、実務先行で、代理店の選定や契約をおろそかにすることがままあります。これをやってしまうと大きなトラブルに巻き込まれます。ある日突然今まで名前を聞いたこともない海外のフレイト・フォワーダーから電話がかかってきたりメールがきたりして、「世界的な大手メーカーが国内で出荷する貨物を対象としたRouting Orderを持っているんだ、貴社にRouting Orderを送ってあげるから輸送手配してくれ。」と言われても、パッとすぐ食いついたらいけません。代理店契約がなく、相手の信用状態も不明ですから。会社から売り上げを増大しなさいとか、今年度の計画目標にちょっと足りないから荷主を開拓せよ、なんていうことを言われていたりすると、

研修会

ひょっとしたらこれは素晴らしいビジネスチャンスじゃないかと思ってパッと食いつく人がいるのですね。代理店契約がないまま仕事をするとは危ないから、前金ならやります、と言うと、だいたい1回目か2回目くらいは前金を送ってくるのですが、3回目くらいになると、「これは緊急に輸送が必要だが、私達の国では今日はBank Holidayなので前金を送れない。明日必ず送るからすぐ手配して送って！」と言われて、船積みしてしまう。量の大きな貨物で立替運賃などが多くなる時に大体お金を送ってこなくなるんですね。私の会社でもそういうことが起こりました。はじめは海外フォワーダーから声をかけてもらって、1回目、2回目はうまくお金が入った。「伊東さん、あんた危ないとか言っていたけどちゃんとお金入りましたよ」「いままで取引のなかった大手メーカーC社とこれを契機に取引できるかもしれません」と言っていたのです。ですが3回目の大口輸送でお金が入らない。督促しても何をしてもなしのつぶです。こういった海外フォワーダーからの飛び込みの取引依頼は、とても危いのできちんと信用調査をして、信頼のおける相手を選択の上代理店契約を結んでからやらなければいけない、ということなのです。

皆様が海外で代理店を使う場合に、会員名の印刷されたJIFFA運送書類をその代理店に発行させるかどうかということは、これはあくまで皆様のご判断です。

2. JIFFA運送書類等利用規定の遵守

JIFFA運送書類を発行する前に必要な準備の二つ目です。「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」（本稿では以下「手引」と略称）の48ページに運送書類の利用規定を挿入しておりますので、これを遵守していただきたいと思います。

- ・JIFFA運送書類等の利用は、JIFFA正会員で使用を認められた者（利用規定 第3条）。
 - ・不正使用等が判明したときは、JIFFAに報告しなければならない（同 第4条）。
- ごく当たり前のことが書いてあります。JIFFA運送書類等を利用できるのはJIFFA正会員で使用を認められた方です。国土交通省の事業登録や認可を得ている方ということなのです。

JIFFA運送書類の不正使用等が判明したときはJIFFA事務局に遅滞なくご報告していただき、適切に対処をしてください。JIFFA運送書類を使っている会員は、

ある意味運命共同体なのです。JIFFA運送書類の発行に伴い何か大きなトラブルがいくつも起こったりすると、JIFFA運送書類に対する荷主の信認が無くなるわけです。ですからこれはものすごく大切なことです。

3. 業務マニュアルの作成とスタッフの業務教育

今回お話したことを踏まえうえて、皆様が手がけている輸送ルートや貨物、その他必要事項をもとにして会員各社でそれぞれのニーズに即した業務マニュアルを作成していただきたいと思います。そしてそれに基づいてスタッフの業務教育をしていただくと、非常に効率的で的確な業務教育ができるのではないかと考えております。

4. 国際複合輸送事業者用の賠償責任保険への加入

運送書類を発行する前にひとつ大切なことがあります。国際複合輸送事業者用の賠償責任保険に加入することです。皆様の会社もおそらく賠償責任保険に入っておられるのではないかと思います。入っておられない方は、ぜひ早い機会に入っていただきたいと思います。私は同業の方とお話しする機会がありますが、「そんな心配なくていいですよ。事故が起こったらうちは船社に全部負担させますよ。」と言う方がいますが、それは実は正しくないわけです。海上部分で事故が発生して、船社が非を認めれば、もちろん船社に負担させることができるわけですが、われわれの仕事というのはどこで事故が起こったのかわからない場合も多いです。われわれが手がけているのは海上輸送だけではなくて、国際複合輸送ですから、たとえばトラック輸送部分で事故が起こることもあります。陸送会社には全国規模の大手もありますがトラック5台しかないような会社でも日本ではトラック輸送会社です。非常に脆弱なところ、大きな事故が起こったら倒産するしかない、というようなところもあります。

皆様の会社で手配ミス、運送書類の誤記だとか、荷渡し間違いだとか、発生しても誰にも転嫁できない、自分たちで損害を負担せざるを得ないトラブルもまた多いわけです。

忘れてはいけないのは、最近、損害で求められる賠償金が高額化しております。ですから賠償責任保険に加入していないと、大変なことになります。私も実務をやっていたときに大きな事故に遭遇して、賠償責任保険に入っていないのですが、その保険ではカバーされないかもしれない、ということが起こりました。そ

法務委員会研修会

の時は弁償金の額が数千万円になる可能性がありました。それだけの額になると、偉い人から呼び出されて「お前ええ加減にせえよ、複合輸送なんて儲からない上に何をやるんだ。切腹するつもりで謹慎せよ！」と言われました。半分冗談ですが。リスクを適切にカバーする賠償責任保険には必ず入ってください。それは皆様のためであります。

賠償責任保険でもうひとつ大切なことがあります。皆様は貨物海上保険のことは良くご存知ではないかと思えます。貨物海上保険の保険条件は協会貨物約款（Institute Cargo Clauses : ICC）の（A）とか、（B）とか（C）というところそれぞれカバーされるリスクがどの保険会社も同じです。ところが、国際複合輸送業者を対象とした賠償責任保険には協会貨物約款のような定型約款がありません。そのため保険の提供者によって、補償範囲や免責事項も大きく異なるといわれており、注意が必要です。複数の保険提供者から、提案・保険料率を入手して比較検討していただきたいと思えます。会員のなかには会社として多様な事業を展開し、色々な保険に加入する必要があるがひとつの保険会社に全部まとめている、という会社も沢山あるようです。それは全体としてみると合理的なのかもしれませんが、国際複合輸送の立場からすると、そのアプローチは必ずしも正しくない可能性があります。それは国際複合輸送業者を対象とした賠償責任保険は、その提供者によって補償範囲や免責事項も大きく異なるからです。いま皆さんの会社が使っている保険会社が、提供している保険の填補範囲や保険料率と、フレイト・フォワーダーの賠償責任保険はいかにあるべきか、ということを知っている専門の保険会社またはその面でのノウハウが豊富な保険会社にも相談するのが得策です。具体的にいうと、JIFFA賛助会員で賠償責任保険の提供者が2社ありますので、この2社両方に、あるいは1社に相談されるのも良いかと思えます。その提案の内容と、会員の総務部等が推薦する保険提供者の賠償責任保険と比較検討していただくと、どちらがよいかよく分かると思えます。

「賠償責任保険に入っておけば何かあったとき救われる」と思っておられることが結構多いのですが、実際に大きな事故が発生すると救われないこともあるのです。私が複合輸送の実務をしていたときも、社内で賠償責任保険を付保する保険提供者をどこにするか色々

な議論がありました。国際複合輸送事業者のリスクとニーズを分かっているJIFFA賛助会員の保険提供者には大きな事故が発生した時、助けていただいたことも何度かあります。保険会社としての規模は非常に大きいけれども、フレイト・フォワーダーに対する賠償責任保険というのはその保険会社にとってはマイナーな仕事で大きな事故が発生したときは、期待はずれたったこともありました。この辺はぜひご注意いただき、比較検討の上、適切に選択していただきたいと思えます。

5. 運送書類の署名権者の選定と署名届け出

運送書類を発行する前に必要な事項として、さらに署名登録があります。会員が貿易登録しておられる商工会議所に、署名登録をぜひお願いしたいと思います。人事異動で署名権者が変更した場合は、署名の届け入れを遅滞なく更新してください。署名を登録しておくことにより、サイン証明の発行を申請できます。サイン証明とは、運送書類に自署された署名が商工会議所に登録されたものと同一であることを証明することにより、その書類が署名者により正規に作成されたものであることを間接的に証明するものです。これにより、会員の運送書類が偽造発行されたような場合、署名が真正でないこと、当該運送書類が偽造であることを証明しやすくなるわけです。

運送書類の作成と発行

1. JIFFA運送書類作成の基本的な考え方

JIFFA運送書類作成の基本的な考え方から説明したいと思います。まずは原則ですが、運送書類は荷主の船積み依頼書または船積み指図書（Shipping Instruction または Shipping Order、本研修会では「船積み依頼書等」と称する）に基づいて記載しますが、記載してはいけないこともあります。どんなことかと言いますと、記載するのが不適切な事項、たとえば運送契約に関係ない事項、運送人が確認できない事項などは、荷主の求めがあっても原則として記載してはなりません。運送人として不知文言、つまり、荷主はこういうことを言っていますという情報は知りません、うちは確認したわけではありませんよ、ということを行った上で荷主の求めに応じる手もありますが、不必要なことは運送書類に書かない、これがベストです。

研修会

荷主の求めがあっても記載してはいけないものとして、原産地があります。 SHIPPINGマークのところは原産地が入っていてそれをそのまま運送書類に記載するのはいいのですが、荷主が求めるまま運送書類のボディのところはこの運送品の原産地はどこですよ、と記載してしまっただけではいけません。あるいはImport License Numberを入れてくれ、などという荷主さんもいますが、その番号はわれわれとしては確認しようがないですし、その番号が間違っているとまた別の方からクレームがきたりします。荷主が求める事項を運送書類に記載できない場合は、事前に荷主に「これはわれわれとしては確認できない事項で、商慣習としてこのようなことは運送書類に入れないことになっておりますから、せっかくのご依頼ですが入れることはできません」と、明確にお断りいただきたい。遠慮しながら断ると、ごり押しすれば入れてくれるのではないかと、思う荷主さんもいますので、明確に「できません」とお伝えください。

2. 運送書類の記載事項

運送書類の記載事項は、ほとんどが商法や国際海上物品運送法で定める法定記載事項です。ただし、実務上商慣習が優先している事項は商慣習に従ってください。

3. 記載事項の説明

「手引」の9ページ、11ページをご覧ください。9ページがJIFFA MT B/L、11ページがJIFFA WAYBILLです。このB/LとWAYBILLには(1)から(32)まで番号を振っております。この番号はあくまでも皆様に説明するためのもので実際のオリジナルのMT B/LやWAYBILLには番号は振っておりません。

(1) Shipper (荷送人)

これは荷送人の氏名と必要に応じ住所を簡潔に記載します。

(2) Consignee (荷受人)

記名式MT B/LとWAYBILLでは荷受人の氏名と住所を記載します。JIFFA MT B/Lで荷受人の記載方法は以下の4種類があります。このあたりは皆様ご存知かもしれませんが、時々頭が混乱したり忘れてすることがありますので、ここでもう一度再確認してください。

①指図式：荷送人の指定するものを荷受人とする方法。To OrderまたはTo Order of Shipperと記載します。

②記名式：特定の荷受人の氏名(法人は社名)および住所を記載します。記名式MT B/Lでは、貨物の引き渡しを受ける権利は記名された者に特定されます。この後が大切なところ。日本法では船荷証券表面に「譲渡禁止(Non-Negotiable)」の記載がなければ、裏書譲渡が認められております。海外では記名式船荷証券は、譲渡禁止の国もあるので注意してください。国によって違います。

③持参人式：仕向け港または仕向け地において、MT B/Lの持参人が貨物の引き渡しを受ける権利者となるもので、Bearerと記載します。

④無記名式：荷受人欄を空白にしておく方法。白地(しらじ)式ともいいます。持参人式と同じ取り扱いです。

③持参人式、④無記名式は、実際に使うことは最近では非常に少なくなっております。

(3) Notify Party (通知先)

貨物の到着通知書(Arrival Notice、到着案内ともいう)を受け取る者の氏名(法人は社名)と連絡先(住所、電話・FAX番号、電子メールアドレス)を記載します。

通知先の記載は運送人に通知義務を課すものではなく、円滑に荷渡しするために運送人が到着予定を通知し荷主に注意を促すものです。JIFFA運送約款第19条「運送品の引渡し」の訳文は以下ようになっております。「本運送証券上、運送品の到着通知を受けるものについての記載は、単に運送人の参考のためのものであり、通知しなかったことにより運送人は、なんら責任を負わないし、また荷主は、本運送証券に基づく義務を免れないものとする」

米国西海岸の港湾ストで、われわれフレイト・フォワードャーや荷主はひどい目に遭いましたね。先日、ある大手荷主を訪問した際言われたのは「船社からArrival Noticeが来なくなった。だから何が本船に積まれ何が積まれていないのか全然分からなく、大変困った」ということでした。その荷主は船社と直接契約していましたが、船社が本当に貨物を本船に積んだのかどうか分からなくなると、多くの場合フレイト・フォワードャーやNVOCCも分からないということですから、われわれがArrival Noticeを荷主に出したくても出せないという状況になります。その場合、荷主に「お前のところはArrival Noticeも出さないのか、いい加減にしてくれ」と言われたら「こういった状況ですから、

法務委員会研修会

出すに出せないのです」となりますね。それに対し荷主が「そうか分かった。じゃあお詫びのしるしに着払い運賃をお前のところで今回は負担せよ」と言ってきたら、先述の通知についての約款を思い出していただき「申し訳ありませんが、これは御社との運送約款の中で荷主は本運送証券に基づく義務を免れない、と書いてあります。すべての荷主さんを平等に扱わないとまた別の問題が出てきますので、運賃支払いをお願いいたします」というふうをお願いして運賃を支払っていただくのが賢いのではないかと思います。荷主にご迷惑をかけたのだから、運賃くらい負担しましょうか、などと思ってしまうと、フレイト・フォワードャーの弱い立場がますます弱くなりますので、ご注意くださいと思います。

Same as consigneeについて説明します。記名式MT B/LやWAYBILLでは、NotifyがConsigneeと同一で、荷主が船積み依頼書等でそのように求めるならSame as consigneeと記載しても良いです。ただ、中国の24時間ルールなどによって、たとえば青島港などではSame as consigneeを認めない、という場合もありますので、それぞれ仕向け地の代理店等でご確認いただきたいと思います。荷主が具体的にNotifyの名前を書いているのに、Consigneeと同じだからといって気を利かせたつもりでSame as consigneeとしてしまうと別の問題が起こる可能性がありますのでご注意ください。

(4) Pre-carriage by (前輸送)

これは、運送品を運送書類に記載された船積み港より手前で受け取り、船積み港まで通し運送する場合、その輸送方法を記載します。フィーダー船で輸送する場合はフィーダー船名とその航海番号を、道路輸送の場合By road、鉄道輸送の場合By rail、内航輸送の場合By coasterとそれぞれ記載します。最近ではPre-carriage byの欄は記載を省くことも増えていると思います。

(5) Place of Receipt (荷受地)

これは説明は割愛させていただきます。

(6) Vessel Voy. No. (船舶名と航海番号)

荷主と取り決めた船積み港で、船積みした、または船積み予定の船舶名とその航海番号を記載します。時々、船舶名で長いものがありますが、綴りの簡略化や省略などはせず、船社が配船スケジュールに記載し

ているとおりに記載してください。注意していただきたいのは、記載した船舶で荷揚げ港まで海上輸送されることを必ずしも意味するものではないということです。途中の港で第2船(Second Vessel)に積み替えられることなども最近増えていますのでご注意ください。荷主が船舶の国籍を記載するように求めた場合は、この欄に記載してください。船舶国籍は法定記載事項ですが、ほとんどの運送人はその記載を慣習的に省いており、JIFFA運送書類でも船舶国籍欄を省いています。

(7) Port of Loading (船積み港)

(8) Port of Discharge (荷揚げ港)

(9) Port of Delivery (荷渡し地)

この(7)(8)(9)は割愛して良いですね。

(10) B/L or Waybill No. (船荷証券またはWAYBILL番号)

運送人の事務処理の便宜のために、一定の社内規則に従って番号を記載します。番号の一部に船積み港、荷揚げ港のアルファベット頭文字を使い、船積み港、荷揚げ港が容易に分かるようにしてください。MT B/L番号またはWAYBILL番号は1件ごとの輸送を識別する重要情報です。運送書類の発行件数が少ない場合でも必ず記載してください。そうしないと色々な問題が起こります。

(11) Name of Carrier (運送人名)

運送書類においてふつうは書くのだけれども書き忘れた、あるいは記載しなくても運送書類の効力そのものには影響を与えないという項目もたくさんありますが、このName of Carrier、運送人が誰か、つまり何か事故が起こったら責任をもつのは誰かということで、これは絶対に記載しなくてはならない事項のひとつです。JIFFA MT B/LあるいはJIFFA WAYBILLを使っておられる限り、運送人の名前を入れ忘れるということが起こる余地はありません。

(12) Party to contact for cargo release

(運送品引取時の連絡先)

このポイントは、荷揚げ港あるいは荷渡し地で貨物を引き取る際に荷主が連絡しなくてはならない相手ですから、できるだけ詳しくかつ正確に記載することが重要です。

(13) Final Destination (Merchant's Reference Only)

(最終仕向け港：荷主の参考用)

Final Destinationという言葉から誤解する方が多い

研修会

のですが、私が実務をやっていた時、荷主から「山九さん、これをアフリカのAというところまで持って行ってください。Final DestinationはAという町です」と依頼されました。こちらは「はい分かりました」と言って引き受けたところ、実際に運送書類を作る担当者が、荷主がFinal Destinationと言っているのだから、と思って、運送書類のFinal Destinationの欄に「A」と書いたわけです。ですが、このFinal Destinationという欄はあくまで荷主の都合、参考用としての記載として、運送人はそこまで貨物を持っていくという義務はないのです。運送人が貨物を持っていくところはPort of Discharge又はPlace of Deliveryです。新入社員などと結構違うのですね。JIFFA会員の運送責任は、荷揚げ港または荷渡し地で終了します。なぜFinal Destinationを記載するかというと、たとえばアフリカなど沿岸国の港で荷揚げし、運送人の責任はその港で終了しますが、その後荷受人が荷揚げ港からいくつか内陸国を経由し内陸地に貨物を持っていく場合があります。通過する内陸国の税関当局が、これは免税つまり関税を課さず貨物を通さないといけないので、その場合Final Destinationを明記していないと関税を課しますよ、という場合があります。そういったことでFinal Destinationを必ず記載してくださいという荷主がいるわけです。

(14) Container No., Seal No., Marks and Numbers

(コンテナ番号、シール番号、荷印および荷番)

コンテナ番号とコンテナのドアロックについたシールの番号を記載します。コンテナが荷主や荷主の代理店などによりコンテナ詰め、シールされた場合(シッパーズバック)は、荷受けの際にシールに異常がないことを必ず確認していただきたいと思います。当然のことですが、LCL貨物にはコンテナ番号やシール番号を記載する必要はありません。

MarksとはShipping Marks(荷印)のことで、貨物の識別のため荷主が物品の梱包やコンテナにつけるものです。荷主の船積み依頼書に基づいて記載します。LCL貨物、在来船貨物で荷印が不鮮明・不明確のために荷渡しに間違いが起きても、運送人は責任を負わないのが原則です。JIFFA運送書類裏面約款第20条「記号による引渡し」を参照ください。コンテナ単位の貨物(FCL)で、シッパーズバックの場合、荷印はコンテナの扉内側に記載または添付することもあります。

次にNumbersとは、荷番(または荷番号)のことで、荷主の船積み依頼書等により記載します。貨物の梱包番号を連番で記載するのが通例です。

(15) No. of Containers or Pkgs(コンテナ数または包数)

荷主またはその代理人が詰めたFCL貨物の場合はコンテナ数を記載するのが原則です。さらに括弧書きで梱包数も記載します。LCL貨物の場合は包(梱包のこと、英語ではPackages:Pkgs)数を記載します。仕向け地のセキュリティールへの対応も必要です。たとえば米国向けですと、コンテナ内に入っている運送品の個数を申告することが求められています。パレット積み貨物があるときは、以下のように3種類を記載します。コンテナの本数/パレット積み貨物のパレット枚数/パレットに積載された貨物の梱包個数、ここまで入れなくてはなりません。詳細については、仕向け国の代理店あるいは現地法人にご相談いただきたいと思えます。

梱包数ですが、これは運送人の責任限度を計算する際の重要な根拠です。ですから、荷主から受け取った船積み依頼書に1 Containerと書いてあればそれだけでいいのですが、1 Container(15 Pkgs)と書いてあれば、必ず15Pkgsも書いておかないと後で荷主から文句を言われます。LCL貨物や在来船積み貨物は受け取った梱包数と齟齬がないことをぜひ確認してください。

(16) Kind of Packages ; Description of Goods

(包装の種類・運送品の明細)

記載の基本は、荷主の船積み依頼書等に記載された運送品の品名、荷姿を記載します。ただし、品名は仕向け国によってはMachinery、Foodなど大まかな記載が認められない場合があります。仕向け国の当局が求める具体的な品名を荷主の了解を得て記載することが望まれます。たとえば韓国の税関通達では、認められる品名と認められない品名を例で示しています。Sampleでは認められません。Fashion Accessory Sampleと書けばOKです。また、Nikeでは駄目で、Footwear of Nike Brandと品名を明確にしなければなりません。

荷主がコンテナを詰めた場合は、“Shipper's weight, load and count”または“Shipper packed container”等の文言を必ず記載してください。

運送人が確認できないもの、たとえば包装の中身

の種類、容積、重量または量を表示するよう荷主から要求された場合は、“Said to be”または“Said to contain”の不知文言を必ず記載します。

不知文言について、これはJIFFA運送書類表面の左中ほどの欄外の記載あり、「手引」9ページです。ここに“Particulars furnished by Merchant. All descriptions contained herein considered unknown to the Carrier.”(明細は荷主が提供したものである。ここの全記載事項について、運送人は不知である)ということをおぼろげに書いてあるんですね。

JIFFA運送書類裏面約款第3条第(1)項「運送品の明細、譲渡性及び運送品の権利」では「荷送人は、運送人に通達した運送品の中身や明細が正確で適正であることを保証し、明細が不正確等の理由で運送人が被る損失・損害および費用を補償する」と規定されています。ですから、Numbers and Pkgsや品名などは正確に書かなくてはならず、もし不正確のためにわれわれが損害を被った場合は、荷主に弁償してもらうことになっています。

JIFFA運送書類表面の所定場所に荷主が必要事項をすべて記載できない場合、たとえば、Shipping Marksがたくさんあって全部書けないような場合は、運送書類表面上に“As per Attached Sheet (s)”と記載した上で、表面に記載できなかった詳細を、別紙すなわちAttached Sheet (s)に記載の上、添付します。運送書類の原本と添付した別紙は一对であることを示すために割印をして下さい。その上で会員企業の署名権者が原本と別紙にイニシャル署名をします。イニシャル署名とは署名者の文字での署名のことで、たとえば中村太郎ならTNと手書きで署名します。割印だけだと偽造される心配があるからです。

(17) Gross Weight, Measurement(総重量と容積)

総重量も運送人の責任上限額を計算する際、根拠となります。ですから荷主から受け取った船積み依頼書等に記載された総重量を正確に記載します。

(18) Total number of Containers or other Packages or Units (in words)(コンテナその他の容器または単位の総数(文字で表記))

運送するコンテナ、その他の容器または単位の総数を英字で記載します。英字で個数を表し、その直後に括弧書きでアラビア数字を記入します。たとえばコンテナ1本の場合、SAY: ONE (1) CONTAINER ONLYの

法務委員会研修会

ように記載します。

(19) Merchant's Declared Value(荷主の価額申告)

ここは誤解やトラブルが多い箇所ですので少し詳しく説明します。荷受け前に荷送人が書面で運送品の価額を通告した場合、その価額を記載するということを書いてあります。われわれはフレイト・フォワードとして通関もやっていますから、貨物の代金を知り得る立場ですが、「あ、これは結構高いぞ」と思って通関用Invoiceに書かれた金額をそのまま運送書類に書く、ということでは決してありません。この点は絶対誤解のないようにお願いいたします。荷送人が「万一の事故が起こった場合、滅失、損傷した貨物の損害額に対して弁償を求めるために価額を通告しますよ」という趣旨で価額を文書で通告してきた場合だけ、運送書類に金額を記載します。価額が通告され、この欄に記載され、従価運賃が前払いされるとJIFFA運送書類裏面約款第23条「責任の限度」に規定する運送人の責任限度額が適用されません。では約款23条「責任の限度」にはどう規定されているのでしょうか。関係のあるところだけ紹介します。

(2) 運送品は、いかなる場合であっても、その原因のいかんにかかわらず、1包または1単位あたり666.67計算単位、または滅失または損傷した物品の総重量の1kgあたり2計算単位に相当する金額のうち、いずれか高い金額を超える運送品に係る一切の滅失または損傷について責任を負わないものとする。

(3) 本条に定める限度を超える賠償額は、運送人の同意を得て運送の開始に先立ち、荷送人より通告された運送品の価額が本運送証券(MT B/Lの場合。WAYBILLの場合は本運送状)の表面の所定欄に記載され、かつ、割増運賃が支払われた場合に限り請求することができ、その場合には、通告価額が限度となり、一部の滅失または損傷は、通告価額に基づいて、滅失または損傷の割合に比例して精算される。

通常の運送において、つまり荷主が文書で価額を通告しなかった場合、運送人としてわれわれが負担しなければならない責任限度額は、1包または1単位あたり666.67計算単位(SDR)。あるいは、総重量の1kgあたり2計算単位(SDR)です。計算単位というのは、国際通貨基金(International Monetary Fund:IMF)の定める特別引出権(Special Drawing Rights:SDR)です。これは、ユーロ、円、英国ポンド、米ドル、この

研修会

主要4大国・地域の国際通貨バスケットに基づいて決められ、為替変動します。たとえば平成27年5月15日の1SDRは169円04銭でした。

荷主が運送品の価額を文書で通告し、従価運賃を支払い、われわれ運送人がその運送を引き受けた場合は、事故が起こると通告された価額を限度として損害額を弁償しないとイケないということです。

「手引」9ページの(19)にMerchant's Declared Valueという欄を設けておりますが、この欄を設けたというのは、たとえば米国で裁判等になった場合に備えたものです。米国の荷主は色々なことを主張します。「高価額品の場合は運送品の価額を通告しなければならないということを運送人が先に教えてくれたら、私は通告したのに。そんなことはひとつも言わなかった」と後で文句を言われることも考えられます。ですから、B/Lの表面に荷主の運送品価額申告欄を設けて、JIFFAは荷主に注意を喚起しているのです。(19)の右のところにnoteがありまして、「気をつけてください、運送品の価額を通告しないと責任限度額が適用されます」ということが書いてあります。万一事故が起こったときに、荷主が変なことを言い出さないようにするのがこの欄の目的です。

では、高価品の場合は実務的にどうするかということですが、船社等の実運送人に対して金額や状況をすべて報告します。私どもが加入している賠償責任保険会社に対しても「こういった高価品を引き受けようと思いますが、よろしいでしょうか」と通知します。通常の運送品ではないので、いつもと違った特別の運賃、保険料が発生しますので。それらに基づき、われわれは保険料や実運送人へ支払う従価海上運賃やトラック運賃に若干の利益を加えて荷主に見積もりを出し、了解をとった上で運送を引き受けます。われわれ運送人の本音としては、荷主にはあまり高価額品として申告して欲しくないですね。リスクがあまりにも大きくなりますから。ですから貴金属等明らかに高価品と考えられる場合を除いて、積極的に「お客さん、これ高価額品ではないですよ」と確認する必要はないのではないかと思います。B/L、WAYBILLの表面(19)の右にあるnoteが、何かあったときには運送人を保護できるような設定になっておりますので。

(20) Freight and Charges (運賃および積料金)

(21) Revenue Ton (運賃・料金の計算基礎となるトン数)

これらは皆様よくご存知ですから、割愛してよろしいですね。

(22) Rate (運賃料率)

これもよくご存知だと思います。荷主と取り決めた運賃料率を記載するという事です。ここで注意していただきたいのは運賃料率を関係当局に届け出ることが求められている国向けまたは国出しの輸送では、届け出どおりの運賃料率を記載することが大切です。たとえば米国ではFMCという準司法機関があり、運賃はこれですとファイルしてB/L面上にその金額を書いているのに、裏で別の取引をした場合は大きなペナルティを課せられます。この義務が遵守されなかったため、大手の船社も含めて制裁を課されたことが過去にあります。

(23) Prepaid (運賃前払い)

これも余り説明しなくてもよろしいですね。荷主から運賃を表示しないと行われたら、“As Arranged”と書いてください。当然のことながら、誤って運賃を記載すると大変な問題になります。特に荷主がConsignee等に運賃額を知られたくない、というような場合は大きな問題になりますのでご注意ください。

運賃前払いのFreight Prepaidとなっている運送書類は、運賃・諸料金を受け取った後でないとい絶対に発行してはいけません。もちろん荷主と与信契約を結び、例えば1カ月分をまとめて支払ってもらおうという取り決めをしているような場合は例外です。

運賃を受取しないまま、運賃前払いと表示したB/LやWAYBILLを発行した場合は大きなトラブルに巻き込まれる可能性があります。例をあげますと、MT B/Lの場合、荷渡し地で善意のMT B/L所持人に対して、運賃等の支払いを請求できなくなります。MT B/Lは流通しているものです。MT B/Lを受け取った方は貨物の代金を払います。B/Lの表面に書いてあることはすべて正しいという前提です。万一、Freight Prepaidと書いてあったら、そのMT B/Lを入手した方はそれを固く信じるし、運送人としては後になって「いや運賃はもらっていませんでした」ということは言えないのです。

WAYBILLの場合でも、別の意味で荷受人に支払いを求める折衝が必要となったり、荷渡しが遅れるようなこともあります。

(24) Collect (運賃着払い)

法務委員会研修会

Freight Collectの場合、恐いのは、仕向け地でうっかりして運賃回収がもれてしまうことです。これがないうように、必ず赤など鮮明な色のスタンプで“Freight Collect”と大きく書いてください。また、運賃を表示しない場合は“As Arranged”とし、間違っ金額を記載することのないようにご注意ください。

(25) Exchange Rate (為替レート)

実運送人が適用する為替レートを利用運送事業者がそのまま使うということも最近増えているようです。これはあくまでも為替リスクを避けるということです。

(26) Prepaid at (運賃前払地)

運賃前払いの場合は、支払地を記載します。

(27) Total Prepaid in Local Currency

(現地通貨での前払い運賃等の総額)

このあたりは皆様よくお分かりですね。

(28) Payable at (着払い運賃の支払地)

着払い運賃の支払地を記載します。一般的には、“Destination”とだけ記載することが多いです。

(29) No. of Original B (s) /L or No. of Original WAYBILL (s)

(B/L原本またはWAYBILL原本の通数)

運送書類の原本の発行数というのは、荷主の求めるとおりにして問題はないと思います。JIFFA MT B/Lは3通、WAYBILLは1通が通例ですが、荷主の指示によって増減してよいです。ただし、以下を厳守してください。

① 発行部数は必ず記載する

発行部数を入れる欄がわざわざ作ってあるのに、部数を記載していないことが時々あります。JIFFA MT B/L表面右下の書名欄の上に、“In witness whereof, the undersigned…”より始まる署名約款がありますが、その訳文は「上記の証拠として、下記の署名者は、同一の文言および日付の、本運送証券記載の通数に署名し、このうちの一通が回収されたときは、その他は無効とする」です。発行した通数を記載しないとこの約款の適用が主張できないと考えられます。だからたとえば、MT B/Lを受け取った人が、通数が書いていなかったら、1通しかないと誤解する恐れがあります。Threeと書いてあって、自分が1通しか受け取っていないなかったら、他に2通あるんだから、他に権利者がいる可能性があるということが分かるわけです。

② 発行通数を0通と記載しない

運送書類は荷主と運送人との運送契約の証拠です。MT B/Lを元地回収(元地回収という言葉は、他に色々別の表現がありますね。Telex releaseやSurrender B/Lなどこれらは皆同じことです)する、あるいは荷主がWAYBILL原本の発行を求めないなどの理由で、この欄に0と記載すると運送契約の証拠がないこととなります。貨物の減失・損傷事故などで運送人に対し訴訟等が提起された場合、運送書類原本に記載されている運送人を保護する約款の全部または一部の適用が認められない恐れがあります。これは非常に恐いことです。

③ 複数通数発行された運送書類の呼称

ここは皆様ご存知のことかと思えます。4通、5通の場合どうか、ということについても必要に応じて、レジメの38ページをご確認ください。

(30) Place and Date of Issue (発行地と発行日)

運送書類の発行地と発行日を記載します。発行日は以下のようにするのが通例です。皆様ご存知だと思いますが、運送書類には、Received(受取式)とShipped(船積式)の2つの形式があります。JIFFA運送書類はReceived方式です。

① 運送書類を船積み運送書類(Shipped Transport Document)として発行する場合

運送書類を船積み運送書類として発行する場合は、積み込み済みの付記(On Board Notation)欄に記載された日付を使います。積み込み済みの付記は「手引」9ページ及び11ページ、運送書類の表面写しでの記載事項(31)です。

② 受取運送書類(Received Transport Document)として使用する場合

この場合は運送品の受取日となります。

(31) Laden on Board the Vessel (積み込み済みの付記)

JIFFA運送書類の表面右上、運送人のロゴと社名の直後に以下の受取約款があります。「運送人は外観上良好な状態で荷送人から受け取った・・・」ということが書いてあります。JIFFA運送書類は運送人が物品を受け取ったことを示す「受取運送書類」、換言すると「受取MT B/L」または「受取WAYBILL」です。この積み込み済みの付記により、「受取(Received)運送書類」が「船積みMT B/L」または「船積みWAYBILL」になります。

研修会

積み込み済みの付記の内容ですが、船積みした船名、船積み港、船積日を記載の上、運送人が署名します。船積み付記に書く本船名というのは、上の(6)本船名と同じになる場合がほとんどですが、同じにならない場合もあります。(6)で書くのはあくまでも予定本船であり、そのとおりの本船に積む場合が多いですが、場合によっては積まれないこともあります。ですから、海外からの運送書類で(6)の個所の船名と、Laden on Board the Vesselすなわち船積み付記での船名が違う場合は、船積み付記の方に書いてある本船名が、実際に貨物が積まれた本船名です。

(32) Signature (署名)

次は非常に大事なことです。JIFFA運送書類の署名についてです。運送人またはその代理人(代理店)の署名権者が、手書きで行うのが一般的です。他の方法もありますが、手書き署名を推奨いたします。無用なトラブルを防止するためです。国際海上物品運送法、あるいは荷為替信用状に関する統一規則等には、他の方法もOKだと書いてあるのですが、他の方法で署名すると、必ずしもこのルールに詳しくない方からクレームがきたり問題が起こったりしますので、われわれJIFFA法務委員会としてはぜひ手書き署名を推奨したいと思います。

署名の仕方はここ(レジュメ42ページ)に書いてあるとおりで。



受け取り時の運送品の状態

1. 運送人が運送品の受け取り時に損傷等の異常を発見した場合の対応

運送人が運送品の受け取り時に損傷等の異常を発見した場合の対応ですが、大原則は、摘要(Remarks)を必ず記載するという事です。Remarksを記載しな

いと、運送人は良好な状態で運送品を受け取り、船積みされたとみなされます。

2. 記載すべき摘要があるのに、記載しないこと

実際に事故などが発生して貨物に損傷等がみられ、本来なら摘要を記載しなければならないのに記載しなかったらどうなるか考えてみましょう。荷主から補償状(Letter of Indemnity: LI)をもらい、事故摘要のないCleanな運送書類を発行することが実務的にはありますが、これらは虚偽の記載で違法行為です。運送書類に虚偽の記載をすると、運送人が後日損害賠償請求される恐れがあります。荷主から受け取った補償状の効力が否定された裁判例もあります。荷主からどうしても補償状をもらわなくてはならない、といった場合、そのサンプルは「手引」52ページにありますので、後ほどご覧ください。

3. 船舶への積付場所と運送書類への記載

次は船舶への積み付け場所と運送書類への記載についてです。基本的に運送人というのは貨物を本船のどこに積んでも良いと約款では言っていますが、荷主と別途取り決めをした場合は別です。実務上最も多いコンテナ専用船輸送の場合はどうなるか、ということに焦点を絞ってご説明します。在来船の場合については、必要な方はレジュメ45ページを後ほどご確認ください。

密閉式のドライ・コンテナをコンテナ専用船に積む場合は、荷主、会員、実運送人との間で事前に別途の取り決めがない限り、甲板上(On Deck)または船倉内のいずれに積んでもいい、ということです。密閉式でないコンテナというのは、いわゆるオープン・トップ、フラット・ラックおよびフラット・ベッドなどで、通常のドライ・コンテナは密閉式です。

荷主から船倉内積みを求められた場合は、実運送人と折衝し、実運送人が発行する運送書類にもその旨を記載してもらうことになります。実運送人が会員に発行するマスターの運送書類に、“Under Deck Stowage”と記載されていることを確認したうえで、会員が荷主に発行する運送書類に“Under Deck Stowage”と記載します。荷主が“Under Deck Stowage”を求め、会員がそれに応じたにもかかわらず、貨物がOn Deck積みされたことにより損傷または滅失した場合は契約違反が問われます。

4. 運賃の支払い

法務委員会研修会

基本的な考え方は、運賃前払いか着払いかは、荷主の要望を聞いて、それに応じます。ただし、着払いにすることによって、運送人に過重なりリスクがかかるような場合は認めません。着払いを認めない場合は、たとえば、為替管理等で荷主より回収した運賃を迅速に会員に送金できない、またはその恐れがある仕向け国、引越し貨物、旅行者の携帯品、展示品など商業的な価値がほとんどない貨物、リーファー・コンテナで輸送される冷凍または冷蔵品、動物(生きた動物)、高価品(JIFFA運送書類裏面約款18条「高価品」参照)、などです。

5. 荷主との与信契約の締結

優良な大手荷主などでは、運送書類の発行又は貨物の引き渡しを運送人に求めるごとに、運賃を支払うのが面倒だということで、1カ月ごと、あるいは15日ごとまとめて払うようにしたい、といったニーズが最近増えています。その場合はどうしたらよいか、についてはレジュメ49ページにまとめてありますので、必要な時に参考になさってください。

6. 不当な運賃値引きの禁止

運賃に関して不当な値引きをすることはいけない、ということは先ほどFMCの例で申し上げました。ただし、船社あるいはNVOCCがブッキングしてくれたフレイト・フォワードにコミッションを払うということが、商慣習としてなっている国があります。そういったところでは、ブッキング・コミッションを払うということはなんら問題ありません。

7. JIFFA運送書類はだれに発行すべきか

運送契約の相手先(運送書類上の荷送人など)に対して発行するのが一般的です。たとえば中国などでは、実際の荷送人(サプライヤーなど)と契約上の荷送人(商社など)の間で、代金決算等の問題が生じて、サプライヤーから「この本船に船積みしたのだが、この分のB/Lはこの商社に絶対渡さないでね。万一渡したりしたら絶対許さないから」などと要求してくることがあります。そういった場合はどうしたらいいかと言うと、商社とサプライヤーの間できちんと協議させ、「誰にMT B/Lを発行すればいいのか、文書でわれわれに通告してください、それまでわれわれは運送書類を一切発行しません」と言うのが一番賢いのではないかと思います。他人のケンカにわれわれが巻き込まれるのはばかばかしいことです。

8. 運送書類発行前の確認

記載事項が正しいことを必ず確認してください。運送書類というのは重要書類です。発行前に作成者以外(作成者の上司など)が必ず再チェックしてください。会社によっては「ダブルチェックしてください」と言っています。ダブルチェックというのは、作成した本人がもう1回自分でチェックすることではありません。それでは意味がありませんので、運送書類の作成者とチェックする人は必ず別にしてください。事故が起こってから聞いてみると、「いつもチェックする係長が有給休暇でいなかったんで、私がまず作成し、その後、再度自分でチェックして、問題無いと思ったので発行したのですが、後でトラブルになりました」などということがありますので、必ず作成者以外がチェックできるような仕組みを作っていただきたいと思います。

運賃前払いの場合は、運送書類発行前に必ず運賃を受け取ってください。着払いの場合は、運送書類の発行地で荷主が支払うべきローカルチャージ等を確実に回収してください。

9. 不正行為の防止

理由を問わず不正行為は厳禁です。発生の可能性のある不正行為をご紹介します。

記載事項の虚偽記載、たとえば仕向け地で関税率を低くしたいという荷主がいます。「本当の品名はこうなのだけど、少し工夫した品名になっているからこのとおりにやっつてね」などと言われたときに簡単に応じてしまうと、後々ひどい目にあうことがあります。実際に受け取った物品と異なる品名をそうと知りながら記載したり、実際とは異なった船積み港を記載したりすることは厳禁です。

船積み日の虚偽記載というのが時々行われます。特にL/C決済で、本船入港が予定より遅れたような場合に、荷主から、「L/Cの定める期限に間に合うようにあなたのところの本船にブッキングしたのに本船が遅れた。運送人のあなたの責任だから運送書類を前発行してください」と言われても、絶対に応じるはいけません。これに応じた同業者で、会社が潰れるくらい大きな賠償金を裁判で払った会社もあります。

10. 運送書類の発行に課せられる印紙税

JIFFA MT/BLは印紙税法別表第1(課税物件)9号に記載される船荷証券です。印紙税は、B/L1件につき

研修会

200円で、第1原本にのみ貼ればよい。運賃額が記載されても、記載されなくても同じで、1件あたり200円です。

WAYBILLは、印紙税法でいくと別表 第一の1号4に定める「運送に関する契約書」と考えられているようです。できれば、皆様の会社の顧問税理士にもご相談になった方が良いかと思います。「運送に関する契約書」と判断された場合、税額はFreight As Arrangedの場合1件あたり200円です。他方、運賃額を表示すると、運賃額に応じた印紙税が課せられます。運賃額を書く時というのは、結構大きな金額になりますから、注意いただきたいと思います。

WAYBILLは原本1通が通例ですが、複数原本を発行すると各通に印紙が必要なので、これについてもぜひご注意ください。

11. 運送書類の管理と保管

皆さんはWAYBILLやMT B/Lの書式をJIFFAから購入され、どこに保管されていますか。会社の戸棚に無造作に置いている会社があるのですが、それはすごく危ないです。金庫に入れてくださいとまでは言いませんが、少なくとも必ず鍵のかかるところに保管してください。海外の代理店に発行させるような場合は、在庫管理をきちんとすることを代理店に義務付けてください。

そして次のことはすごく大切です。たとえば、荷主から「あなたのところのMT B/L原本書式を使って新入社員を教育したいので、原本書式を20枚くらい持ってきてください」と言われることがあるかもしれません。そういう時に、ハイハイと差し上げてはいけません。必ず、Specimen（「見本」という意味）と大きい文字で書いた上でお渡しください。私が複合輸送の実務部門で勤務していたとき、銀行から電話がかかってきて、「いつもの山九のMT B/Lとちょっと感じが違うんだけど、この荷主さんあてにMT B/L発行しましたか？」と聞かれました。調べると発行した形跡がなかったのです。営業に聞いたら、「社員教育に使いたいのでうちのB/Lを20～30枚持ってきてくれ、というので持って行きました」と言う。「渡す前に、ちゃんとSpecimenと書いたの？」と聞くと、「えっ。忘れました」との反応でした。Specimenと記載するのを忘れると悪用され、ひどい目に遭う恐れがありますので、ご注意ください。

12. 運送書類の取り消し

貨物受領後、運送書類を発行したが予定本船に積み込まれず、船積みがキャンセルされるような場合があります。この場合運送書類の原本全通を回収した上で、全通表面に赤字またはスタンプで「CANCELLED」と記載し、無効にしてください。運送書類が未発行だが署名済みの場合は、署名部分を切り取るか、原本全通に「CANCELLED」と記載していただきます。サインした運送書類をそのまま置いておくと悪用される恐れがありますからご注意ください。

13. 運送書類記載事項の変更および訂正

1) 実運送人である船舶運航者の事前了解が必要な事項の変更

たとえば、荷揚げ港の変更を荷主から頼まれたときなどはどうするか。簡単に言うと、実運送人とよく相談をしてください、ということです。荷揚げ港を変更しようとした場合、変更自体ができるのかできないのか、できる場合費用はかかるのかからなのか、かかるとすればいくらなのか、変更をお願いするとしたらいつまでに依頼しないとしないか、というようなことをきちんと確認した上で、荷主に報告して荷主の結論を待つということです。

2) 誤記や脱字の訂正

訂正をする場合は全通の提示を求め、全通を同じように訂正します。ちょっとした訂正の場合は訂正印とイニシャル署名をします。単に訂正印だけでOKにしている会員の方もおられるようですが、それは非常に危険です。ゴム判は簡単に複製できます。それを押されてしまうと、だれかが偽造したスタンプを押したのか、運送人が自分のところで押したのか分からなくなってしまいます。イニシャル署名をしておけば、これは偽造だ、というのがすぐ分かりますから問題が発生したときに非常に助かるわけです。

3) 保証状および補償状の取り付け

運送書類の記載事項を荷主の都合や依頼で変更・訂正する場合は、所定の保証状（Letter of Guarantee：L/G）または補償状（Letter of Indemnity：L/I）を取り付けた後に、変更・訂正してください。重要事項の変更・訂正は特に注意してください。たとえば荷揚げ港、荷渡し地以外の記載事項の変更の場合は「手引」53ページ書式番号2に参考例があります。荷揚げ港、荷渡し地の変更の場合は55ページ書式番号4

法務委員会研修会

を参考にさせていただきたいと思います。荷主の要請に安易に応じてください、という意味ではありません。どうしても必要な場合はご参考にしてくださいということです。保証状または補償状は必ず取り付けてください。取り付けないと後々大きな問題になります。

4) 複数通数発行された運送書類の訂正

全通が提示されない限り、変更や訂正に応じてはいけません。WAYBILLの場合でもオリジナルが複数発行されていれば、全通回収の上訂正してください。

14. 荷渡し地への訂正通知

運賃回収や荷渡し等の重要な訂正事項については、その事実が判明した時点で直ちに通知します。通知の対象となる事項としては、運賃率、運賃額、支払地の訂正または変更、運送書類の分割、併合などであり

ます。訂正の通知をした場合は、海外現地法人や代理店に対しその訂正通知を受け取って了解しました、という返信を必ずもらってください。返信がなかったら必ず催促します。大手の船社でも、海外の代理店とのコミュニケーションがうまくいなくて大きなトラブルに巻き込まれたという例が少なくないと聞いております。

荷 渡 し

到着案内の発行と送付

1. 到着案内（Arrival Notice）の発行と送付

荷渡しに先立ち運送人は荷受人に対して到着案内（Arrival Notice）を送付します。運送人は到着案内を送付するのが通例だが、送付する義務は負わないということは先ほど説明いたしました。到着案内への一般的な記載事項は①運送書類の表面に記載された内容②到着地での運送品引取りに必要な情報、收受される料金③運賃着払いの場合は、運賃の明細と振込み先④CY 又はCFS渡しの場合は、引渡しターミナル名と無料保管期間（フリータイム）、超過保管料⑤CY渡し（FCL）の場合は、空コンテナの返却が遅れた場合の延滞料金などです。

2. 運賃着払いの場合の大原則

運送書類の記載事項の説明（23）Prepaid（運賃前払い）のところで説明したこととまったく同じです。運賃等を

受け取ってからでないといと貨物を渡してはいけないというのが大原則です。但し荷主との与信契約が締結済みで、その有効期限内であれば、この限りではありません。

3. JIFFA MT B/Lの荷渡し

荷渡しに際しDelivery Orderをどうするか、ということです。最近では輸出入・港湾関連情報システム（NACCS）を利用する方式が主流となりつつあります。この場合、荷受人がMT B/L原本を運送人に差し入れて、運賃着払いの場合は運賃および諸料金を支払います。そして運送人は貨物引渡し情報をNACCSに登録、輸入通関が終わると、輸入許可情報がNACCSを通じ、ターミナルに送信されます。これによりCY、CFS等の荷渡し場所で運送品の荷渡しが可能となるということです。これに対し、従来方式では、荷受人がMT B/L原本を運送人に差し入れ、運送人は紙のDelivery Orderを発行する。それを荷受人がターミナルに持って行って荷受けします。

MT B/Lで荷渡しする前の注意事項を挙げますと、①裏書が適正かつ連続しているか ②MT B/L原本と運送人の持つ当該MT B/L情報が合致するか否か（同一性の確認）。これは念のためですが、MT B/Lが偽造されていないかどうか確認してください ③MT B/Lの写しでの荷渡しは厳禁です。最近このようなトラブルが増えています。荷主から、「MT B/L原本はあるのだが、忙しくてちょっと持っていけない。明日必ず持って行く。とりあえずMT B/L原本を所持する証拠としてFAX、PDFでコピーを送るからすぐ荷渡しして欲しい」と言われることがあります。MT B/L原本のコピーをもらっても、それには何の価値もありません。ぜひご注意ください。

指図式MT B/L、記名式MT B/Lの裏書署名のチェック方法については、レジメの71から73ページを必要に応じて読んでいただければ、すぐお分かりになると思います。

JIFFA MT B/Lで荷渡しする場合は、裏書の連続性を必ず確認してください。つまりシッパーから貨物を実際に取りに来たMT B/Lの持参人まで権利移転がつながり、MT B/Lの持参人が正当な荷受人又はその代理人であるかどうかを確認してください。何か疑わしい、と思った場合は担当者は自分で判断せず必ず上司に相談し、荷渡し（D/Oの発行）を保留としてください。上司の対応としてはMT B/L原本の持参人が正当な荷受人またはその代理人であることを確認します。運送人が送付した到着案内（Arrival Notice）の提示を求めたり、当該MT B/Lを

研修会

発行した営業所を通じ荷送人に確認します。確認が取れるまでは荷渡しは保留とすることが最も大切です。

次にMT B/L原本を回収したら、「Accomplished」または「Surrendered」（いずれも「荷渡し済み」の意味）の赤スタンプを押し、有価証券としての機能を無効として保管します。保管期間は荷渡し日から1年3カ月とするようお勧めしています。なぜかについてはレジュメ75ページに書いてありますので必要に応じてご確認ください。

JIFFA MT B/Lの元地回収ですが、レジュメ76ページになぜ避けるべきかを簡単に説明してあります。MT B/L元地回収の危険性についてはJIFFAでは研修会等で何度もご説明し、JIFFAニュースでもご報告しております。ですから、ここでの説明は割愛させていただきます。

4. JIFFA WAYBILLの荷渡し

1) 荷受人が署名した到着案内の回収と荷渡し

Arrival Noticeに荷受人の代表者が運送品を受け取るために署名した上で運送人に提示します。運送人はWAYBILL原本を回収する必要がありません。運送人は着払い運賃やその他諸料金を回収したうえで貨物引渡し情報をNACCSに登録します。その後のプロセスはMT B/Lと同じです。

2) 荷受人の本人確認（同一性の確認）

WAYBILLでの荷渡しでは本人確認が最も大切です。運送人が荷送人宛てに発行した到着案内に以下いずれかの署名があることで本人確認とします。

- ・荷受人の代表者またはそれに準じる責任者の署名
- ・荷受人の代表者より、運送品の引取りを委任した同社の幹部社員の氏名、職名とその署名が事前に運送人に書面で通知され、そのうちのひとりの署名

3) 回収した到着案内（Arrival Notice）の保管

回収した到着案内の保管もMT B/Lと同じように1年3カ月以上としてください。

4) 運送品処分権に関する荷受人の立場

JIFFA WAYBILLに関して特に注意していただきたい点は運送品処分権の問題です。荷受人の立場は非常に弱いものです。言い換えれば荷送人の立場が強いということです。運送人が運送品を受け取るまでなら、荷送人は運送品処分権を荷受人に移転できます。運送品処分権が荷受人に移転された旨をWATBILL表面に記載されると、荷受人は当該運送品の処分権を主張でき

ます。そうしなかった場合は、荷受人の立場は極めて弱いことにご注意ください。ですから、新規の取引で信用状態についてあまり分からない荷主との間でWAYBILLを使うことは、Shipperとして、あるいはConsigneeとしては非常にリスクが大きいということです。

5. MT B/Lの未着と荷渡し

1) MT B/Lの未着と保証渡し

MT B/Lが未着のときなどに、貨物を迅速に引き取るために荷受人が運送人に対して保証状（または補償状）を提示して貨物を引き渡すよう要請し、運送人がこの要請に応じることを保証渡しといいますが、この保証渡しというのは非常にリスクが大きいです。なぜなら、JIFFA会員は「正当に裏書されたMT B/L原本と引き換えに荷渡しすること」をJIFFA MT B/Lの表面約款で約束しておりますので、MT B/L原本を回収しないまま荷渡しに応じると契約違反になります。商法584条及び国際海上物品運送法第10条（準用規定）でも「船荷証券を発行した場合は、これと引き換えでなければ運送品の引渡しを要求してはならない」という趣旨の規定があります。

2) 止むを得ず保証渡しをせざるを得ない場合の参考情報

止むを得ず保証渡しをしなければならない場合は、荷為替信用状取引の場合でしたら信用状開設銀行の補償状をもらってください。荷為替信用状以外の取引の場合は、一流銀行が連帯保証する補償状を求めてください。一流銀行とは、経営状態が良好で債務履行能力が極めて高い銀行という意味です。

3) 銀行の連帯保証がつかない保証状または補償状

銀行の連帯保証がつかない保証状または補償状で荷渡しを求められても、原則として応じてはなりません。銀行保証がつかない荷主だけの補償状で荷渡しをOKしても良いのは、東証一部上場レベルの大手優良企業、すなわち信用状態の非常に良いところのみです。

4) 連帯保証状または連帯補償状について注意すべき事項

荷主の署名者は荷主の代表者（代表取締役など）が原則ですが、東証一部上場レベルの企業で信用状態が非常に良い場合は、輸出入部門の責任者の署名でも支障はないかと思えます。この場合、署名者の職名、氏名が明確に書いてあることが大切です。保証状をもらったけれども、うねうねと蛇が這ったようなのが書い

法務委員会研修会

てあって、誰がサインしたのかわからないことがあります。実際、なにか問題が発生して保証状を使わなくてはいけないときに「いや、当社にはこんなサインする人いませんよ。」などと言われると、大変なことになるわけです。

保証期間の挿入を銀行から求められた場合、ひとつの考えとしては1年3カ月です。根拠は海上物品運送法第14条（責任の消滅）第（1）項の規定に従い、それに若干の余裕をもたせるという考えです。より慎重にするならば、5年3カ月です。これは商法522条の規定に基づいています。ただ、銀行も商売で保証していますから、あまり長期のリスクを取ることを拒否します。銀行が保証期間を1年程度の短期とするよう求めてきた場合は、債権者（運送人）が要求すれば、1年間延長し、さらに繰り返して延長できる旨の更新条項を挿入されるのがよろしいかと思えます。

もう一つ注意すべきは、保証状や補償状には、保証限度額の記載は認めないことです。万一何かが起こったとき、運送人に対してどれほどの損害賠償が請求されるか分かりません。ですから、保証限度額を記載することは認めないのが大原則です。ところが、銀行としては商売ですから、保証料ももらわなければならないということで、やはり保証限度額は設けてくれ、そうしないと駄目だ、ということがあります。その場合は銀行の保証部分についてのみ保証額の設定を設けてよいとします。ただし、荷主の保証部分については、限度額は認めてはいけません。銀行保証部分の限度額は、CIF（運賃保険料込み）またはCIP（輸送費保険料込み）価格の150から200%程度とします。繰り返しとなりますが、荷主の単独保証部分に限度額を設けることは絶対に認めてはなりません。

保証状または補償状の保管期間は5年3カ月です。

保証状または補償状の解除について説明します。MT B/L原本が回収された場合に限り、当該保証状または補償状を荷主に返却します。これを保証状または補償状の解除と呼びます。解除する場合は荷主より受領書を受け取り、さらに保証荷渡し台帳に解除年月日を記載します。MT B/L原本提出の督促を忘れてはなりません。保証荷渡しより1カ月を経過してもMT B/L原本が未回収の場合、荷主に提出を督促します。督促はMT B/L原本が回収されるまで、会員が社内で定めた一定のルールに基づき必ず督促を続けていただきたいと思

います。

MT B/Lの紛失とその処置

荷主がMT B/L原本を紛失して、再発行を求められたらどうするかについてお話しします。除権決定という言葉が聞かれたことがあると思います。除権決定手続は貿易実務の本には必ずといって良いほど解説されていますが、2つの問題点があるため実務的にはあまり使われません。そのひとつは決定までに長期間、具体的には手続き開始後から概ね数カ月かかるということです。荷主の立場にたってみると貨物が仕向地に到着して貨物が早く欲しいのに数カ月待つことはビジネス上のニーズに答えられません。もうひとつの問題点としては、簡易裁判所が「MT B/Lを紛失したはずですが、持っている人がいたら届けてください」としている公示催告の期間内に、MT B/Lを取得した善意の所持人が現れた場合、対抗できないということです。この二つに理由で、除権決定手続はほとんど行われていないのではないかと思います。

では、MT B/L紛失の場合荷主はどうすればいいのかと言うと、a) 銀行の連帯保証状を荷主は運送人に提出する、b) 保証金（貨物の金額の150%とか200%とか）と荷主の保証状を運送人に差し入れ貨物を引き渡してもらう、という2つの選択肢があります。除権決定手続と異なり、これらの選択肢は余り日数をかけずに実行できるので、荷主にとっては貨物の引き取りにあまり不都合は生じません。

この二つの選択肢a)、b)の内、どちらが良いかということは、それぞれ貨物の価額や状況に応じて決めていただきたいと思います。私が国際複合輸送の実務を行う部門に所属していたときは、たとえば、LCL貨物で価額が50万円や60万円などの小額貨物の場合は、荷主に保証金を預からせてもらうことにしていました。その方が荷主にとってもはるかに簡便なので、荷主も「いいですよ」と言って保証状とともに保証金を預からせてくれました。

B/Lを紛失して再発行した時は再発行されたものであることが誰が見ても分かるように以下のように印字してください。“This MT B/L is re-issued in exchange for a Letter of Guarantee from the shipper dated _____ as the initial MT B/L No. has been allegedly lost by the shipper.” 朱書きするのが望ましいです。

研修会

MT B/Lの再発行を求める保証状の参考例は、「手引」54ページ、書式番号3として記載してありますので、ご参考にしてください。

特殊な運送書類

特殊な運送書類について、Hitchment Cargo MT B/L (併合複合運送証券)、Switch MT B/L (引換複合運送証券)、Multiple Transport Document (マルチ運送書類)、この3つについてご紹介します。

Hitchment Cargo MT B/Lというのは、私が新入社員として勤務先に入社してから3年から5年くらいは在来船で広く使われていました。いまは例が非常に少ないのではないかと思います。Hitchment Cargo MT B/Lについては、レジュメ92ページに簡単にご説明していますので、もしも将来必要になれば読んでいただくということにしたいと思います。

Switch MT B/Lは三国間貿易で使われる運送書類です。たとえばサプライヤーが中国にいて、日本には仲介貿易業者がいて、貨物は中国から直接米国まで運送される場合、まず中国のサプライヤーをShipper、日本の仲介業者をConsigneeとするMT B/Lを運送人が発行します。仲介貿易業者がそのMT B/Lを入手したらそれを運送人のところに持ってきて、今度は仲介貿易業者をShipper、米国のバイヤーをConsigneeにしたMT B/Lを発行するわけです。この2つめのMT B/LのことをSwitch MT B/Lといいます。

三国間貿易にともなうSwitch MT B/Lは過去の苦い経験に基づきリスクが大きいので受けないと決めている運送人も多いようです。会員の既存荷主で日本に本社があるしっかりとした信用度の高い会社が仲介貿易を行うに際し、Switch B/Lの発行を依頼されれば引き受けても良かもしれません。どんな会社も良く分からない一見さん、または海外から依頼された、というような場合は避けた方が望ましいのではないかと思います。

次はMultiple Transport Documentです。これは、荷主のニーズとして、仕向け地に着いてから複数の荷主に小口貨物を別々に引き渡したいという時に、LCL貨物で出すと運賃等が割高だし、FCLで出して現地で別途フレイト・フォワードを雇ってデバン、デリバリーさせても余計なコストがかかることに対する一つの解決策です。荷主がFCLとして一つのコンテナに詰めた複数件数の貨物の夫々に運送書類を発行し、荷渡地で各運送書類ごと

貨物を引き渡すというやり方です。実務的には最近かなり行われているようですが、割とトラブルも多いですから荷渡し地での対応力等に自信が無かったら引き受けない方がよいのではないかと思います。

まとめに代えて

今回は、「運送書類の作成と発行および荷渡し」業務の特質をご説明しました。外航海運利用運送事業者であるJIFFA会員にとって基本となる業務です。簡単そうですが、注意すべき点やリスク管理で大切な点がたくさんあります。今回、皆様に「注意してください」と言ったところは、ぜひ徹底してください。

会員各位は「運送書類の作成と発行および荷渡し」に関する社内マニュアルを作成し、業務の効率化とリスク管理に役立てていただきたいと思います。その場合は、提供する輸送ルート、取り扱う運送品の特質、仕出し国および仕向け国の事情や規則などには十分ご注意ください。

最後に皆様をお願いしたいのは、国際物流事業者のための賠償責任保険への加入は当然として、その保険の補償範囲や免責事項にもっと関心を持ってくださいということです。賠償責任保険は入っておけばそれでよい、というものではありません。想定されるリスクが適切にカバーされていることが肝要です。ぜひ検証していただきたいと思います。

「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」に伴う研修会アンケート 集約結果

申込者総数 (事務局+プレス除く)

東京	154	(82+72)
名古屋	27	
大阪	66	
合計	247	

JIFFA運送書類の平素の取扱に関する質問

1-① 「発行の手引き」を読んだことがありますか

	東京	名古屋	大阪	合計
YES	77	14	30	121
NO	75	13	32	120

1-② 「JIFFA運送書類の解説書(2013年改訂)」を読んだことがありますか

	東京	名古屋	大阪	合計
YES	51	11	22	84
NO	97	16	40	153

1-③ JIFFA運送書類を発行していますか

	東京	名古屋	大阪	合計
YES	94	19	45	158
NO	54	7	14	75

1-④ JIFFA運送書類の署名者ですか

	東京	名古屋	大阪	合計
YES	40	11	21	72
NO	65	11	30	106

研修会に関する質問

2-① 講義の内容 平均 4.3

	5(充実)	4	3	2	1(期待外れ)
東京	56	68	24	0	0
名古屋	16	8	3	0	0
大阪	28	38	6	0	0
合計	100	114	33	0	0

(その他ご意見)

- ・ 説明が具体的で分かり易かった。
- ・ 講義の重点が前半に偏っていたので後半にもう少し時間を割いても良かった。
- ・ 非常に重要な内容が多かったため、出来れば1日掛けて説明頂きたい。講義の端々で触れていた細かなリスク回避策がとても参考になった。

研修会

2-② 受講後と受講前の理解 平均 3.8

	5(異なる)	4	3	2	1(同じ)
東京	23	81	39	1	4
名古屋	4	8	10	0	0
大阪	7	35	16	3	1
合計	34	124	65	4	5

(その他ご意見)

- ・ 今まで運送書類の知識を持っていると思っていたが、より深く、正しく理解することが出来、今後に役立てたい。
- ・ WAYBILL の A/N 署名保管については今後実行していきたい。実務を行う上でリスク等の認識が甘かったので改めて勉強する必要性を感じた。

2-③ 荷主殿対応に活用 平均 4.4

	5(する)	4	3	2	1(しない)
東京	76	49	22	0	0
名古屋	15	11	1	0	0
大阪	29	24	9	0	0
合計	120	84	32	0	0

(その他ご意見)

- ・ 普段、業務的に書類発行を行っていたが今後は荷主との契約を結ぶという意識を強く持って発行するようにしたい。

2-④ 運送書類の発行への活用 平均 4.4

	5(する)	4	3	2	1(しない)
東京	80	47	20	0	1
名古屋	16	10	1	0	0
大阪	37	17	7	0	1
合計	133	74	28	0	2

(その他ご意見)

- ・ B/L, SWB 発行については安易に考えていた部分があったので、リスク回避の為に気を引き締める所存です。
- ・ 日々実務を行っているが、いくつか認識が誤っていたことがあった。
- ・ B/L, WAYBILL の違いが良く解かった。今後の仕事に活かせる。

(講義以外の要望)

- ・ 頂いた手引きと資料を組合せ、今後の業務に活かしていこうと考えます。
- ・ 賠償責任保険に関してもっと詳しく知りたい。
- ・ カーゴダメージの初期対応なども研修会を行って頂きたい
- ・ スタッフが日本人以外の者も出てくる可能性もあり、英文バージョンの手引の発行の検討をお願いしたい。

* その他ご意見は複数出たものを抽出



「新入社員研修会」を東京で開催

教育委員会

教育委員会では、昨年開催して好評であった会員の新入社員を対象とした研修会を今年度も実施した。また、開催時期を会員からの要望を加味して昨年の7月から5月に変更した。

研修内容は、対象が新入社員ということもあり、国際複合輸送業務全般を分かり易いテーマと用語を盛り込みながら解説するもので、3日間の講習の最終日には東京都港湾局の船に乗船して東京湾沿岸に展開するターミナルを外から、また下船後は当協会の会員でもある三菱倉庫様のご協力の下、ターミナル内船側での荷作業の実際を見学することが体験でき、座学と体験学習がセットとなったものである。

47名が今年もこの研修に参加し、新しく入ったフォワーダーの卵たちからも好評であった。

来年度も時期、内容を更に検討しながら実施していく予定としている。



III 3日間の新入社員研修会は III

郵船ロジスティクス(株)

鈴木 弓月

3日間の新入社員研修会は、輸出入の基礎を中心とした講義でした。実務を行っている方が講師としていらっしゃって下さったので、大きな流れや新入社員に学んでもらいたいという所を強調していましたので、とても理解しやすかったです。また、研修会最終日は東京湾からの埠頭と横浜のコンテナターミナルを見学し、東京湾の開発、船やコンテナを見たことが強く印象に残っています。私が日々している業務は輸出入のほんの一部ですが、この講義を通して私の仕事や同期のしている仕事はどう関わっているのか全体像をイメージ出来ました。この講習を終えて、日々の業務がとても円滑に進んでいるような気がします。学んだことを基礎にして実際の職

場でこれからも生かしていきます。そして、私自身が世界を動かす人へと成長していきたいと思います。国際フレイトフォワーダーズ協会の皆様、大変お忙しい中、講師として来て下さった方々、本当にありがとうございました。



筆者(右から3番目)

「新入社員研修会」カリキュラム

	時 間	テ ー マ ・ 講 義 内 容	講 師
5月 13日	8:45 ~ 8:50	開講の辞	JIFFA教育委員会
	8:50 ~ 9:10	JIFFA DVD 「国際海上貨物のフォワーディング業務」(輸出編)	
	9:10 ~ 10:40	「輸出実務」 ・ 輸出業務 ・ 輸出船積 ・ 輸出通関	JIFFA 教育委員会 委員 (名港海運株式会社 東京支店 営業第2部 部長) 出 口 彰 宏
(水)	10:50 ~ 11:10	JIFFA DVD 「国際海上貨物のフォワーディング業務」(輸入編)	
	11:10 ~ 12:40	「輸入実務」 ・ 輸入貨物を取り巻く条件 ・ 入港前の準備 ・ 本船入港後～輸入通関前までの手続き ・ 輸入通関手続き ・ 輸入通関許可後の手続き	JIFFA 教育委員会 委員 (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 部長) 松 本 裕 之
5月 20日	9:00 ~ 10:30	「国際複合輸送に係る運送書類」 ・ 運送書類 ・ Bill of Lading ・ Sea Waybill ・ 国際条約	JIFFA 教育委員会 委員 (日通NECロジスティクス株式会社 プラットフォーム本部 海上輸送部 部長) 鬼 山 哲 夫
(水)	10:40 ~ 12:10	「貨物保険とクレーム処理」 ・ 貨物保険の種類 ・ 担保危険とてん補の範囲 ・ 保険期間・保険金額・保険料率	損害保険ジャパン日本興亜株式会社 海上保険室貨物保険グループ 課長代理 氏 家 亮 介
5月 28日 (木)	9:00 ~ 15:30	港湾施設見学 ・ 視察船「新東京丸」乗船 ・ 横浜南本牧コンテナターミナル見学	

「国際複合輸送業務集中講座」を博多で開催

教育委員会

教育委員会では、本年度も7月8日に「国際複合輸送業務集中講座」を九州地区(博多)において開催した。

この講座はフォワーディング業務に役立つとともに興味深いテーマを2つ選び、1日の集中講座として九州地区で毎年実施している。

今年度も多くの受講生を迎え、講義が行われた。

午前の講座では、法務委員会が本年3月に「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」を発刊した機会に、本年5月と6月に東京、名古屋、大阪にて4回開催し、運送書類の作成や発行及び荷渡業務に従事する会員企業の実務担当者と管理者約280名が受講した「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」の発刊に伴う研修会と同一の内容の講義を行った。研修では、知っておいて頂きたいことや注意願いたい事項をはじめ、本手引のエッセンスを分かりやすく解説した。



伊東講師

解説は、JIFFA運送書類を発行している会員はもとより、自社作成の運送書類を使っている会員にとっても大変貴重な内容となっていた。

※このJIFFA NEWS 7月号21ページに内容は掲載。

午後の講座では、2000年7月発行の第107号から本年3月発行の第195号に至るまで、54回に亘りJIFFA NEWS誌上に法務委員会が掲載する「フォワーダーのためのQ&A」の中から、多く発生するトラブル事例を選び、問題解決に向けた考え方を学ぶ研修を行った。

研修方法は、先ず法律的な知識をもって解決する事例、次に実務知識による解決事例を講師が解説し、その応用

編として講師が出すトラブル事例に対する解決策を講師の指導のもと、受講者をいくつかのグループに分け、グループ討議を通して解決に導く方法を習得した。



津田講師



浅田講師

このようにブレンストーミング的な方法を導入した講習はJIFFAではこの九州での集中講座が初めてであったが、単なる講義形式ではない参加型の講習は受講者自らが考える場を提供するという点と、受講者が講師から直接研鑽方法の指導を受けることができるという意味で有意義な講座になったと思われる。



午後の部のグループトーク

※次ページにカリキュラム表を掲載

「国際複合輸送業務集中講座」(九州開催)カリキュラム

平成27年7月8日(水曜日)開催

	時 間	テ ー マ	講 師
	9:20 ~ 9:30	開講の辞	JIFFA教育委員会
1	9:30 ~ 12:00	PART 1 「JIFFA運送書類の作成と発行の手引」の発刊に伴う研修会 ①はじめに ②運送書類の作成と発行 ③荷渡し ④まとめに代えて	JIFFA法務委員会委員 伊東 仁一 (山九株式会社 3PL事業部 参与) JIFFA 国際複合輸送士資格認定講座 講師)
	12:00 ~ 13:00	休憩	
2	13:00 ~ 14:00 14:00 ~ 14:30 14:40 ~ 15:20	PART 2 「フォワーダーのためのQ & A」問題解決に向けた研修会 ①法的な知識をもって解決する事例 テーマ1:「フォワーディング業務と運送責任について」 テーマ2:「荷主が倒産した場合の対応」 ②実務知識による解決事例 テーマ3:「三国間貿易に伴う運送書類の発行について」 PART 3 ③トラブル事例と解決策の習得	①③JIFFA法務委員会委員長 津田 勝也 (岡部・山口法律事務所 弁護士) ②③JIFFA特任委員 浅田 敏夫 (日本通運株式会社 参与)

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 フォワーダー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的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。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



フォワーダーのための 法務委員会 Q & A 55

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

海外引越貨物輸送において、貨物明細書に記載されていなかった高価品が損傷した場合の運送人の責任とその要件について

当社は第2種利用運送事業(外航)の許可を受け海外引越を中心に取扱う会員であり受託した貨物の船積み確認後にJIFFA WAYBILLを顧客あてに発行しています。このたび顧客とは海外引越一貫輸送契約を結び、東京のご自宅で受託した引越貨物をシンガポールの新居まで輸送しました。ところが配達を完了して間もなく、引越荷物に入れた100万円で購入した壺が破損して修復できないため全額弁償してほしい旨のクレームを受けました。

貨物には貨物海上保険が付保されていましたが、調べたところ顧客が作成した貨物明細書には壺、及

びその金額の記載がなく、壺が入った箱の梱包番号は顧客本人が梱包したことが判明しました。しかしながら顧客はあくまでも引越を請負った当社の運送責任を主張しており、当社が弁償すべきと強く要求しております。

以上の状況において、当社は壺の存在を知り得なかったという事で顧客よりの賠償請求を謝絶したいと考えていますが、このことが可能かどうかということと、もし可能であればその根拠、要件についてご教示下さい。

回答

本件は、100万円という高価品である壺が、輸送受託時に顧客より明示されていなく、梱包、及び梱包明細書は顧客によって為されたことより、貴社は知り得なかったという状況から、JIFFA会員である貴社は顧客に対する賠償責任を謝絶できるかという問い合わせと理解しました。

JIFFA WAYBILL約款では第18条(高価品)に高価品の取扱いについて「運送人は、白金、通貨・・・又は荷主のみにとり特別な価値のある物品を含めたすべての高価品の滅失又は損傷について、それらの真実の種類及び価値が運送品の受取に先立って荷主により書面で通告され、本運送状の表面に記載され、かつ、それについての従価運賃が前払いされているのであれば、運送人は一切の責任を負わない」と明確に規定されています。この規定は国際海上物品運送法第20条(商法の適用等)2項で準用される商法第578条が高価品について、運送の委託に当たり、その種類、価格が通告されなければ、運送人は損害賠償義務を負わないと規定していることに基づ

くものであります。従って今回の事例では、少なくとも顧客は事前に高価品である壺の存在を知っていたにも拘わらず、梱包明細書に表記していなく事前に貴社に通告をしていないためにJIFFA WAYBILL約款第18条の規定が適用され、同約款第23条(責任の限度)による弁償義務は免除されることになります。

ご質問からの回答は以上の通りになりますが、JIFFA WAYBILL約款第18条の適用について次の点が重要な適用要件となりますのでご注意ください。約款上で規定されている要件は次の通りです。

- (1) 高価品について真実の種類及び価値が運送品の受取に先立って荷主により書面で通告されること
- (2) JIFFA WAYBILLの表面に通告された内容が記載されていること
- (3) 高価品に対する従価運賃が前払いされていること

今回のケースでは元々顧客より貴社に通告されていないので(2)以下の要件は問われることはな

く、JIFFA WAYBILL 約款第18条の適用を案内しています。

海外引越貨物取扱の場合には、顧客が自ら署名した梱包明細書を通関上また貨物海上保険付保のために引越業者に提出することは一般的な手続きになっていますので、特に注意する必要のある高価品の類については、梱包明細書への記入の確認は顧客自らがすることは当然のことと予想できますが、たとえ高価品の通告があった場合においても、通常の取扱の中では貨物海上保険付保を顧客に依頼することが普通であり、従価運賃を請求することは稀だと思われます。従いまして、もし高価品を一般の貨物と同様の運賃条件で引き受け、万一事故が発生した場合については前述JIFFA WAYBILL 約款第18条の適用要件を充足していない為に同約款第23条に規定される責任限度額を限度に責任を負担する可能性があることにご注意ください。

また貴社は海外引越取扱業者であり、顧客とは海外引越一貫輸送契約を別様式で結ばれていますが、その契約の中に今回のような高価品の取扱いについての貴社の責任制限規定がないと顧客が主張した場合であっても、JIFFA WAYBILLを顧客に発行している限りにおいては、表面約款に規定されている優先

約款にて、契約当事者である荷送人と運送人との間でこのWAYBILL以外でなされた約定あるいは特約があった場合でも、このWAYBILLの方が優先することを定めており、海外引越一貫輸送契約書よりも顧客に発行したJIFFA WAYBILL約款が優先することで顧客の主張に対抗することができます。

海外引越取扱においても、単なる引越作業ではなく、第2種利用運送事業（外航）の許可を受けて引越貨物の海外一貫輸送サービスを請負うのであれば、JIFFA WAYBILLを発行し、かつ賠償責任保険に加入することで、不測の事態に備えることが重要であることをご理解ください。JIFFA WAYBILLを発行しないリスク、及び賠償責任保険付保の重要性はJIFFA Q&Aの第46回、及び第52回をご参照ください。

(注)

現在116年ぶりに商法改正が行われる予定で、今回の高価品の取扱いについての特則も見直しの対象に挙げられています。今後の改正の動向次第で高価品の特則の内容が変更になる可能性もありますが、上記回答は平成27年7月現在の法律に基づくことをご注意願います。

JIFFA MT B/L、 Waybill を ご利用ください

お申し込みは
MT B/L、Waybill ともに
JIFFA 事務局まで
03 - 3297 - 0351

JIFFAでは、2014年1月1日に発効したJIFFA国際複合一貫輸送約款(2013)を謳うJIFFA国際複合運送証券(英語名JIFFA Multimodal Bill of Lading、通称/略称JIFFA MT B/L)、及びJIFFA WAYBILL約款(2013)を謳うJIFFA WAYBILLを制定しています。

これらのJIFFA運送約款の認可を保有する会員は、JIFFA MT B/L、及びJIFFA WAYBILLを利用することができます。



位置／特徴

大船渡港は、岩手県の沿岸南部、三陸復興国立公園内に位置しており、気候は、太平洋岸気候区域の北部にありながら、冬季でも積雪はほとんど見られない温暖な地域です。

全長6km、最大幅2km、リアス海岸特有の陸地に深く入り込んだ湾であり、周囲は丘陵に囲まれ、常に風波を防いでいる天然の良港です。

常時、静穏域が確保されていることから、安定した荷役作業が行えるほか、台風等で大しけの際は、多くの貨物船が安全な避難先として入港しています。



風波の少ない天然の良港

港の歴史／施設／機能など

明治14年、軍艦「雷電」の入港により広く知られることとなり、大正11年には内務省の指定港湾となりました。

昭和32年、東北開発関係法制定以来、小野田セメント大船渡工場(現在の太平洋セメント大船渡工場)のほか石油基地として利用され、昭和34年に重要港湾に指定されました。

昭和43年に大船渡港木材工業団地が完成し、木材輸入指定港に指定されると、昭和45年には永浜地区貯木場が整備されました。

また、野々田地区、茶屋前地区でも港湾施設の充実が図られ、良質な石灰岩やセメント、木材などの輸出入に利用されてきました。

その後、永浜・山口地区多目的国際ターミナルの整備が進むとともに、平成19年3月には、大船渡港と韓国・釜山港を結ぶ岩手県内初の国際貿易コンテナ定期航路が開設され、名実ともに国際港の仲間入りを果たしま

した。

平成22年8月には、岩手県内で唯一、国から重点港湾に選定され、三陸沿岸地域の拠点都市として発展を続けてきました。

こうした中、平成23年3月11日に発生した東日本大震災により、当市でも多くの尊い人命が失われ、沿岸部を中心に甚大な被害を受けました。

現在は、住まいの再建から被災地の利活用、なりわい・産業の再生・発展へとシフトしている段階になっており、産業振興の基盤である港湾施設においても、国、県等関係機関のご支援、ご協力により、各種復旧・復興事業が進められています。

野々田ふ頭は、これまでに岸壁のかさ上げが完了。コンテナターミナルの機能も復旧し、平成25年9月には大船渡港と京浜港を結ぶ国際フィーダーコンテナ定期航路が開設されました。

また、今年度、同ふ頭内に、かねてより荷主からの要望が大きかったコンテナ用上屋の整備を進めており、港湾利用者のさらなる利便性向上に努めています。

永浜・山口地区においても、震災前から進められてきた公共ふ頭が引き続き整備中であるほか、背後地には新しい工業用地が岩手県により整備される予定であり、港湾を軸とした物流ネットワークが構築され、震災からの早期復興や産業振興の原動力となるものと期待されています。

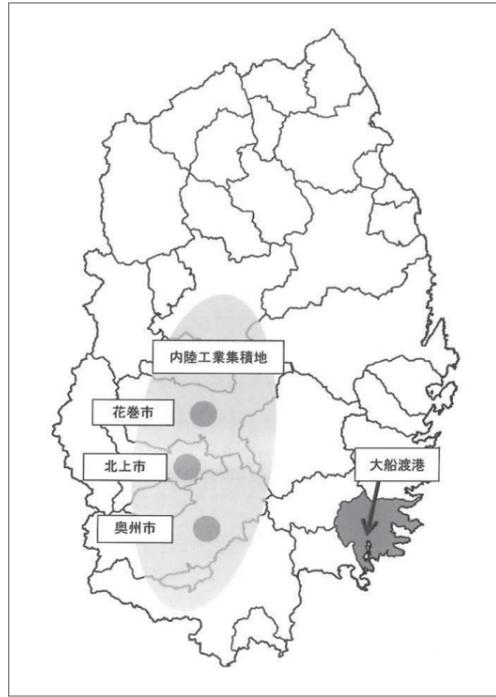
交通アクセス

岩手県内陸部の大船渡港物流圏には、広大な用地を活用した工業団地が造成され、多種多様な業種の一大工業集積地となっています。

平成26年10月には、大船渡港と内陸部を結ぶ物流路線である一般国道397号津付道路が開通し、陸上輸送距離が短縮され道路環境が一層向上しました。

現在も引き続き、内陸部とのアクセス道の改良が行なわれているほか、仙台市と結ぶ三陸沿岸道路が整備中であり、さらなる利便性の向上に向け、国、県等関係機関と協力して物流路線の整備に取り組んでいます。

港だより

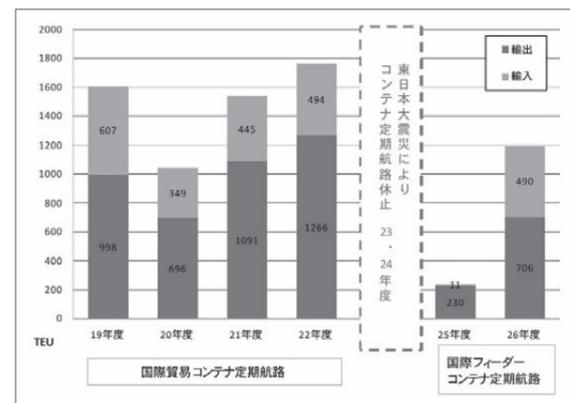


○岩手県内陸部各産業集積地から大船渡港まで
奥州市より車で約75分(68km)
北上市より車で約85分(77km)
花巻市より車で約85分(81km)

コンテナ定期航路

国際貿易コンテナ定期航路は、平成19年3月の開設以降、順調に貨物量が増加していましたが、平成23年3月の東日本大震災によって港湾施設が被災し、航路休止状態となりました。

現在、大船渡港と京浜港を結ぶ国際フィーダーコンテナ定期航路が、週1便、運航されており、貨物量は、25年度(6ヶ月間)241TEU、平成26年度1,196TEU、平成27年度6月末で332TEUとなっています。



コンテナ貨物の年度別取扱実績

さらなる貨物量の増加に向け、本年5月には都内で大船渡港単独の「いわて・大船渡港セミナー2015」を開催するなど当港の魅力・優位性のPRに努めています。

また、大船渡港の定期航路を利用する荷主に対し、コンテナ貨物量に応じた利用奨励補助金制度を設けています。



新たに開設された国際フィーダーコンテナ定期航路

クルーズ客船

大船渡港には、毎年、日本を代表するクルーズ客船が寄港しています。

平成27年も5月の「にっぽん丸」を皮切りに、「飛鳥Ⅱ」「ばしふいっくびいなす」など計5回の入港が予定されています。

客船入港の際は、市民手づくりの歓迎行事で、乗船客、乗組員の皆さまを温かくお迎えし、クルーズ船社からは「日本一の歓迎ぶり」と大きな評価をいただいています。

東日本大震災では、「ふじ丸」による食事や入浴等の支援のほか、全てのクルーズ客船からも多大なご支援をいただきました。

今後も、寄港と復興支援に感謝し、乗船客と市民がともに参加する歓迎イベントで、心からのおもてなしを行って参ります。



クルーズ客船の歓迎イベント

港だより

特産品/名物料理

世界三大漁場の一つである三陸沖漁場を眼前に控え、大船渡魚市場には、多種多様な魚が水揚げされ、特に、さんまは、国内有数の水揚量を誇っています。

栽培や養殖も盛んに行われており、うに、わかめ、あわびのほか、ブランドほたての「恋し浜」、中央市場でも高値で取引される「赤崎がき」はたいへん人気のある海産物です。

また、新鮮な魚介類をふんだんに使った海鮮丼は絶品です。



さんまの水揚げの様子



新鮮な海鮮丼

お祭り

○三陸・大船渡夏まつり

大船渡の夏を彩る「三陸・大船渡夏まつり」は、市民道中踊りやコンサート、復興グルメフェスティバルが開催されるほか、海上の台船等から打ち上げられる八千発の花火と七夕船団の共演は迫力満点です。

(三陸・大船渡夏まつり実行委員会 0192-26-2141)



花火と七夕船団の共演

観光スポット

○碁石海岸

大船渡市の南東部、末崎半島約6kmの海岸線は「碁石海岸」と呼ばれ、三つの洞門を持つ「穴通磯」、碁石の由来ともなった黒砂利のある「碁石浜」、雷鳴のような海鳴りの「雷岩」など、変化に富んだすばらしい景観が観光客を楽しませています。



碁石海岸「穴通磯」

本市の出身者(順不同・敬称略)

- 新沼 謙治 (歌手)
- 大沢 桃子 (歌手)
- 佐々木七恵[故人] (ロサンゼルス五輪マラソン日本代表)

大船渡港に関するお問い合わせ先

大船渡市 商工港湾部 港湾経済課 港湾振興係
TEL : 0192-27-3111 (内線112)
Mail : kouwan@city.ofunato.iwate.jp

海外
だより
(90)“キラキラとの戦い
インドネシア・ジャカルタでの駐在生活”鈴木株式会社
海外トレーニー
寺田 彩子

はじめまして。インドネシア・ジャカルタに2013年7月から赴任し、今月でちょうど丸2年が経ちます。女性、30歳、独身。女性は選択に迷う年齢ですが、海外赴任の夢をかなえなければ自分の人生は完結しないと思ひ（今思えばだいぶ大げさですが）力いっぱい希望をしてのインドネシア赴任となりました。

インドネシアの朝は、大音量のアザーン（イスラム教のお祈り）から始まります。マンションの高層階で、心地よく夢を見ていても、赴任当初は朝4:30ごろのアザーンには勝てず、ずっと寝不足でした。ようやくお祈りが終わりもう一眠り、と思えば運転手がドアベルを鳴らします。インドネシアの朝は早いです。

なぜそんなに早いのか。理由の一つは大渋滞です。経済成長が続くインドネシアでは、富裕層から中間層が国民の30%を占めるほどになり、自動車の普及が急速に広まりました。

自動車台数の多さだけでなく、インフラがその成長に追いついていないのも原因のひとつです。ジャカルタは大都市であるにもかかわらず、街なかには信号がある交差点が少ないため、道路の構造上、大渋滞が発生します。そんな大渋滞を汲んで、ジャカルタ駐在員たちは朝早く家を

出ます。



通勤ラッシュ時の交通渋滞

大都市と書きましたが、30%の中間層以上の人を除けば、70%はそれ以下の所得層。

ジャカルタは、キラキラした高層ビルが立ち並んでいると思えば、そのすぐ裏手はいまにも朽ち果てそうな民家が密集していたり、豊かさとは貧しさを一緒に見られるような街です。週末、友人と高層ビルのルーフトップバーにいてお酒を飲むこともあれば、地元の若者が集まるようなパサール（市場）を散策して、安くかわいい工芸品を見つけてホクホクしたり、様々な楽しみを見つけることができます。



一般的な民家の風景（勤務場所から撮影）



地元の若者でにぎわう市場「パサール・サンタ」（筆者写真上・右）

一方で仕事とはといえば、思うように進まないことが多いのが現状です。通関業を営む我々の主な相手先であるインドネシア税関は決してプロフェッショナルではなく、取るに足らないような事に文句をつけたり、理にかなわないようなことを言い出してペナルティーを課してくることがあります。また、通関申請システム自体のトラブルも多く、ひどい時には数日間回復しないなど、輸出入全体が止まる事態になることもあります。インフラ面でもジャカルタ港（TANJUNG PRIOK港）はすでに飽和状態。交通渋滞もひどい時には数時間同じ場所から動けないなど、ソフト・ハード両面で物流業者泣かせの環境です。

そのような環境で共に働くインドネシア人はというと、基本的のみ

な、人柄はとても穏やかで、争いを好まず、笑顔で、仲間意識が強いのが特長です。私が赴任した当初も、とても和やかな雰囲気ですぐに場所になじむことが出来ました。しかし、その後はずっと、その「仲間意識」や「叱られ慣れていない性格」そして何より「物事ははっきりさせない文化」と「自己防衛の文化」との戦いであり、何ができていて何ができていなかったのか白黒つけ改善させようとするやり方は、インドネシア人スタッフから煙たがられます。しかし、インドネシアで日系企業としてこの事業を行うのであれば日本と同等の価値観を持った仕事をするのが求められ、その実現は事実難しいからこそ、時間に正確だったり、報・連・相がタイムリーにできたりすることが会社の信頼になっているのだと駐在をして初めてわかりました。

インドネシアの言葉で、[kira-kira]という単語があります。意味は「だいたい」です。予測を求めるときに「キラキラどのくらい？」と聞いたりします。しかし、私個人の意見としては、インドネシア人のキラキラはその精度が低いです。それは予測不能な事態が多分に起こる環境のせいでもあります。彼ら自身が様々なリスク回避を一度に考えることに慣れていないからでもあると思います。精度の上がないキラキラとの戦いは、ここで働く日本人にはまだしばらくついて回るのではないかと思います。

インドネシアはまだまだ成長の可

能性がある国です。都市圏人口で言えば、東京について世界2位とも言われており、ローカル社員の採用面接をしても、労働市場は人件費が数年で確実に高騰してきているのを感じます。中間層は今後も増えていくと予想されます。物流の要、インフラ整備もついに着手され、現在、MRTの工事や新しい高速道路の建設が進んでいます。長くこの地にいるベテラン駐在員の方はここ数年で、だいぶ変わったといっていますが、この先数年できっとまた姿を変えるでしょう。



ジャカルタに点在する中間層以上向けモールの様子

日本のように既にあるところまで効率的な社会システムが出来上がっている国から、まだまだ伸びしろのある国に来て、非常にエキサイティングで、時に踏んだり蹴ったりな時間を過ごしたことは、確実に自分の中の経験値を増やしてくれました。

また、海外駐在ならではの出会いや、この国で同じように悩み働いている様々なバックグラウンド

の友人たちとの交流からも新たな価値観を得ることが出来ました。

生活環境も仕事もプライベートもすべてにおいて「飽きさせない」インドネシアは、刺激に溢れ、人生経験を豊かにするのも、修行のように仕事をするのにも最高の場所だと思います。私も残りの駐在期間で諸先輩方や友人たち同様、多くのことを学びとっていきたいと思います。

英 誤 徒 然 草

140

山 田 雅 重

ⅧⅧ 「たま駅長」

和歌山電鉄の名物の三毛猫駅長「たま」が6月22日夜、急性心不全で、帰らぬ人ではなく、帰らぬ「猫」となった。人間にたとえると80歳ぐらいの16歳だった。訃報は外国にも届いたらしい。中国のtwitter（微博）では、謝謝小玉（有難う たま）、小玉再見（たま さようなら）などの投稿が相次いで寄せられたとのことである。

日本国内だけでなく、外国からも「たま駅長」を見に観光客が大勢くるほど人気があった。2006年から駅長を務めた長年の功績をたたえ、6月28日の午後0時半から、和歌山電鉄の貴志駅コンコースで同社の小嶋社長が葬儀委員長となって、社葬が営まれた。I hope her soul will rest in peace.

最近のpet boomはすさまじく、犬や猫の食費が一家の主人の食費よりも高いこともある。拙宅には雌のマルチーズがいるが、毎月の「美容費」は筆者の散髪代（髪が薄い、料金はふさふさ髪と同じ）よりも高いのは当然で、筆者も納得している。

ペットといえ、以前、犬は「ポチ」、猫は「たま」が代表的な名前であったが、今はこのような名前の犬や猫は珍しい。駅長だった「たま」はその一例である。この欄でたしか一度紹介したことがあるが、未読の方もあられると思われるので、再度、「たま」に関する川柳とその英訳をふたつ紹介し、日本語と英語の表現の差について考えてみたい。（講談社『サラ川グリッシュ』から）

「ゴハンよ」と
呼ばれて行けば
たまだった

まず、会話調の英訳から。

My wife : Dinner's ready!

Me : Okay, dear.

My wife : It's for the cat.

猫の名前の「タマ」が使われていないので、やや物足りない感じがする。次の英訳は音節が5-7-5の形式で「タマ」が入っている。（-は弱音、+は強音）

“Okay I'm coming.”	- + - + -	5
I answer the dinner call	- + - - + - +	7
But it's for Tabby	- + - + -	5 (17)

ご承知のように、日本語では自分のいるところから相手のところへ「行く」と言うが英語では、相手のいる場所を中心に考えるので、goではなくcomeを使う。よく分かっていながら、ついI goと言ってしまう。

ところで、「タマ」が英訳されていないではないか、という疑問を持たれる方もある筈。実は既述のように、日本では「タマ」は猫の名前であることは常識になっているが、英語の世界ではTamaといっても通じない。そこで、猫の英語の名前として比較的よく用いられるTabbyを使ったとのことである。

ⅧⅧⅧ Marry in haste and repent at leisure

高齢化が進む一方で、少子化、晩婚化などが日本の人口減少に拍車をかけている。結婚は人生の墓場であるから慌てて結婚すべきではない、というのが、サブタイトルの英語のことわざは「慌てて結婚すると、後でゆっくり後悔することになる」という意味である。in hasteには「急いで」と「慌てて」のふたつの意味があるが、「慌てて」は古い用法である。そして、at leisureのleisureは「(仕事から解放された)余暇」のことで、「娯楽」を暗示する日本語の「レジャー」ではないことに注意してほしい。at leisureは上記のように、「ゆっくりと」とか「時間をかけて」という意味である。

hasteといえ、make haste（急ぐ）やラテン語のことわざの英訳であるMake haste slowly.（急がば回れ）を連想する方が多いのではなかろうか。学校などの試験ではmake hasteがよく出題されるが、実はmake haste

は古い用法で、時代遅れの表現である。万物が絶えず変化する中で、言語も同じ運命を辿る。日本語も英語も例外ではない。にもかかわらず、make hasteは日本人の間では今もよく使われている。

そういえば、「～するように心掛けている」とか「常に～する」という場合、下記のように言ったり、書いたりしている方が多い筈である。

日本語：私はダイエットのために毎朝犬を連れて散歩します。
英訳文：I make it a rule to walk my dog every morning for dieting.

この英文を一読して少なくともミスはひとつ発見してほしい。できれば、ふたつ発見してほしい。順番が逆になるが、まずdietingの誤用である。dietの原義は本来、「体調をベストにすること」であり、そのための「食事のコントロール」やweight controlである。「ダイエット＝痩せる」ではない。極端な例であるが、体重不足で悩んでいる力士が食事の量を増やすこともdietである。

ふたつ目は難しいかもしれない。実は、make it a rule to ～もmake hasteと同様、今や古い表現である。したがって、上記の英訳文にはmake it a rule toとdietingのふたつの欠陥がある。では、どのように書き換えるべきか。たとえば、I always walk my dog every morning for my weight control. のように書けばよい。しかし、副詞always（いつも）と副詞句every morning（毎朝）の併用は見苦しい。英文は常にできるだけ簡潔に書くべきである以上、ここでは、alwaysを削除するとともに、every morningを強調するために文頭に置いて、Every morning I walk my dog for my weight control. とすればスッキリする。

全て新しいものが良いとは限らないが、少なくとも、英和辞典や英英辞典に関しては、できるだけup to dateな内容のものがよい。もちろん、上記のmake hasteやmake it a rule toのような語句については、「古い用法」というような注釈がキチンと付けてある辞典でなければならない。

ⅧⅧⅧ 書類が怒鳴る

どう考えても書類が怒鳴る筈がない。ところが、このような意味の英文を書く人がある。なにはともあれ、次の英文を読んでいただきたい。

You will find the shipping documents bellow in this letter.

「この手紙に下記の船積書類が入っています、という意味だね」と仰る方が多いのではなかろうか。果たしてそうであろうか？この英文を書いた人は、確かにこのような意味で書いたに違いない。では、ここでもう一度、この英文をゆっくり読み直して、ひとつひとつの単語の意味を再確認してみよう。

実はbellowという単語がポイントである。この単語を知らない方も多いのでは。恐らく「下記の、以下の」という意味のbelowと思いついでいた筈である。そして、自分ではthe shipping documents belowと読み違いしていることに全く気付かず「下記の船積書類」と解釈した筈である。

このbellowは「(牛などが)が吼える」、 「(人などが)怒鳴る」という意味の動詞である。では、問題点を解明するために、上記の英文の構文を分かり易く分析してみよう。

- (A) You will find ① the shipping documents ② bellow ③ in this letter.
(B) You will find ① the boy ② study ③ in the library.

英文(A)と(B)につけた①②③は夫々対応している。分かり易いようにふたつの英文を直訳すれば、次のようになる。便宜上、(B)を先にする。

- (B) あなたはその少年が図書館の中で勉強しているのを発見するでしょう。
(A) あなたは船積書類がこの手紙の中で怒鳴るのを発見するでしょう。

ふたつの直訳の下線部を比較すれば、正に「書類が怒鳴る」と解釈せざるを得ないことがお分かりになると思う。現実問題として、このような馬鹿らしい事態が発生することはない。英文(A)を受け取った相手先は苦笑しながら、bellowをbelowと読み替えてこの英文の真意を把握してくれるであろう。

「上記の～」や「下記の(以下の)～」はよく使う表現であるが、正確に書けない人が案外多い。何も難しいことはない。次のように覚えておけばよい。

上記の～：above-mentioned～, above～, ～above
下記の(以下の)～：under-mentioned～, following～, ～below, ～as follows:

英 誤 徒 然 草

ここで注意しておきたいことがふたつある。項を改めて説明する。

||||| as follows と the following

まず下記の日本語を英訳していただきたい。

日本語：当該貨物の損傷の原因は下記の通りです。

文章自体は簡単であるが、この場合、原因がひとつだけなのか、あるいは複数なのかによって英文を書き分けねばならない。

- (1) The reason for the damage of the cargo is as follows:
- (2) The reasons for the damage of the cargo are as follow:
- (3) The following is the reason for the damage of the cargo.
- (4) The followings are the reasons for the damage of the cargo.

一読してお分かりのように、(1) と (3) は原因が単数の場合で、(2) と (4) が複数の場合である。(1) の文末の as follows: は「(～は) 下記の通りである」という意味である。(2) の文末は as follow: になっているが、「これは主語 reasons が複数で、be 動詞ももちろん複数形の are であるから」という誤解に起因するミスである。as follows: は常に不変で as follow: にはならない。

次の (3) を直訳すれば「下記が当該貨物の損傷の(単数の) 原因である」ということになる。(4) は「下記が当該貨物の損傷の(複数の) 原因である」のように直訳できる。(4) で「followings になっているのは原因が複数であるから」と思われる方があるかもしれないが、実は the following は意味が複数形でも常に単数形 the following のままである。あるビジネス英語の参考書に「意味が複数であれば s を付けて the followings にする」という趣旨の解説があつて筆者はビックリしたことがあった。

余談であるが、会社の「本社」や、軍隊や警察の「本部」を英語で headquarters という。複数形であるが単数扱いで、Our headquarters is in Tokyo. という。

念のために、上記の (2) と (4) の英文の訂正文を挙げておく。(1) と (3) はもちろん正しい英文である。

- (2) The reasons for the damage of the cargo are as

follows:

- (4) The following are the reasons for the damage of the cargo.

||||| 桃栗と前置詞

遅ればせながら告白するが、実は上記の4つの英文は巧拙は別として、少なくとも文法的には「一応」正しいが、やはり Japanese English である。どこが問題なのか。それは下線部である。より厳密に言えば、前置詞 of の誤用である。日本語の「の」を英語でも常に of で表現するとは限らないからである。例えば、According to the investigation of the police を「警察の捜査によれば」と誤解する人が多い。つまり、この英文では、前置詞 of が誤用されているのである。the investigation of the police は「捜査される対象が警察」である。最近警察でも捜査されるケースが確かにあちこちで発生しているが、社会常識的には、やはり異常と言わざるを得ない。

「警察の捜査によれば」の正しい英語は According to the investigation by the police のように、前置詞 by を用いる。

英語は、冠詞も難しいが、前置詞の用法も結構複雑で難しい。話が少し横道に逸れたが、the damage of the cargo も前置詞 of が不的確で、damage に続く前置詞は to である。したがって、the damage to the cargo に訂正する必要がある。このままでもよいが、より簡潔な英語表現を目指して、名詞 cargo を形容詞的に使い、the cargo damage とすればスッキリした more concise English になる。英語では、このような簡潔な表現が多い。例えば「世界平和」は the peace of the world よりも the world peace というのが普通である。

英文法については、「前置詞3年、冠詞8年」という「ことわざ」がある。「(英語の) 前置詞をマスターするには3年、冠詞は8年かかる」という意味であるが、筆者はそうは思わない。「ほぼ完全にマスターするには一生かかる」と観念している。特に冠詞が難しい。なお、この「ことわざ」の母体は「桃栗3年柿8年」である。英語では、Peach and chestnut trees bear fruit in three years, and persimmon trees in eight years. という。

||||| ジョーク

肩の凝る話が続いたので、気分転換にジョークをふた

つ紹介する。ただし、ふたつ目のジョークではまた肩が凝るかもしれない。

- (1) After weighing a woman's letter on our office scale, I told her the envelope was too heavy and would require another stamp. Confused, she asked, "But won't another stamp make it heavier?"

単語も構文も分かり易い。ただ、Confused, がよく分からない方があるかもしれない。これはご存じ、分詞構文で、Being confused, の Being が省略されているだけである。書き直せば、As she was confused, である。

「ある女性の手紙の重さを測った後、『封筒が重過ぎ、もう一枚切手が必要です』と私がその女性にいうと、その女性はまごついてしまって『でも、切手を貼ればもっと重くなりませんか』と尋ねた」というのがこのジョークの内容である。

- (2) After my speech at a tech conference on "Tips for Going Paperless," I opened the floor to questions. "I have one," said a man. "Where are the handouts?"

この英文は少し難しいかもしれない。tech は technology, technical などの略語。"Tips for Going Paperless" はスピーチのタイトル。この tips は、助言、秘訣、ヒント、警告、智恵などの意味で使われる。単数形の tip には、ホテルやタクシーの運転手などに渡す「チップ」の意味がある。日本語の「チップ」は、ポテトチップスの「チップ」の意味でも使われるが、この場合は tip ではなく chip である。tip と chip は発音が微妙に異なるが日本人は同じ様な発音をする。英語の発音をカタカナで表記すること自体、不可能であるが、それを承知の上で表記すれば、tip は「ティップ」、chip は「チップ」である。

やや脱線するが、tip は日本人にとっては厄介である。tip の語源にはふたつの説がある。ひとつは、To Insure Promptness (必ず早くやってもらえるように) である。18世紀の英国のパブで、サービスを迅速に受けたい人のために To Insure Promptness と書かれた箱を置き、そこにお金を入れさせた事に由来する。日本語の「心付け」(英語では gratuity という) に似ている。他の説は、Take It Please (どうぞ、お納めください) で、これは渡し手からの解釈である。

いずれにせよ、これらの文言の頭文字が tip である。

英 誤 徒 然 草

閑話休題。go paperless は「紙を使わない状態になること」という意味である。go はほとんど「行く」という意味で使われるが、「(人や物が) ～の状態になる」という意味でも使われる。大体、よくない状態を指す。例えば、He went mad. (彼は気が狂った) のようにいう。このジョークの場合は、既述のように「紙のない状態に移行する」という意味を表す。

次に、open the floor to questions であるが、この floor は「床」ではなく、会議や講演などの出席者、参加者、聴衆を指す。open the floor to questions は open questions to the floor ともいう。「出席者、参加者、聴衆などから質問を受ける」という意味である。

授業、講演、会議などで参考資料が配布されるが、この配布資料を日本語では通常「プリント」といつている。しかし、英語では print とはいわない。上記の英文の最後の handouts がこれに該当する。

上記の解説からお分かりのように、このジョークの主旨は「紙を使わない時代の対処法について講演をした後、聴衆から質問を受けることにした。すると、1人の男性が、プリントはどこですか、と質問した」ということである。ここがこのジョークの落ちである。

なお、go paperless であるが、go digital ともいう。最近本も printed books から digital books への移行が顕著である。将来は学校の教科書も digital になり paperless の時代になりそうである。私事に亘って恐縮だが、かつて丸善ライブラリーから出版されて好評だった拙著4冊のうち、2冊が digital books になっている。『日本語の発想・英語の発想』と『人の噂も九日 or 七十五日?』である。ご関心のある方はどうぞご覧の程を。

(つづく)

欧米では「June bride」という言葉があり、「Marry in June – Good to the man and happy to the maid」(6月結婚の新郎新婦は幸福だ)と多くの人は憧れているようです。「June bride」は中国では「六月新娘」と言います。

今回は「結婚」や「離婚」についての熟語をご紹介します。

「百年好合、白頭偕老」(bai nian hao he, bai tou xie lao)

これは結婚に対する祝福の言葉です。よく結婚式の挨拶に使われています。直訳しますと、「一生の良い巡りあわせ、共に白髪になるまで添い遂げる」となります。つまり「結婚おめでとうございます。お二人は末永く愛し合って幸せであるように」との意味です。

また、それと同じように「比翼高飞、连枝相依」(お二人は翼を並べて飛ぶ比翼鳥のように、互いに枝をさしかわし連ねた枝のように)という祝福の言葉もあり、夫婦間の愛情が深いことを喻えます。この表現の典故は有名な漢詩「長恨歌」(ちょうごんか)です。

「長恨歌」は中国唐の詩人、白居易(772～846)によって作られた七言古詩であり、全120句で、唐代の玄宗皇帝と楊貴妃(中国の古代四大美人の一人)のエピソードを歌い、平安時代以降の日本文学にも多大な影響を与えたそうです。その中では「在天願作比翼鳥、在地願為連理枝」(天に在りては願わくは比翼の鳥とならん、地に在りては願わくは連理の枝とならん)という名言があります。これを略して「比翼高飞、连枝相依」となり、一般的に男女間の永遠の愛情、深い愛情、最高の愛情を表します。日本では更に短縮して「比翼連理」といい、結婚式のお祝い言葉として使われます。

ちなみに、比翼鳥は伝説上の鳥で、雌雄ともに目・翼が一つずつで、常に一体となって飛ぶといわれます。

「覆水難収」(fu shui nan shou)

これは日本語にすれば「覆水盆に返らず」(ふくすいぼんにかえらず)と言い、「一度別れてしまった夫婦は、もとの仲には戻れない」ことの喩えです。中国の後秦(384年～417年)の志怪小説集「拾遺記」(しゅういぎ)の典故です。

周(しゅう)の国に呂尚(ろしょう)という人がいて、毎日、読書ばかりして働かなかったため、愛想をつかして妻は離婚してしまいました。やがて、周の国の王によって呂尚は見出され、大出世すると、妻が復縁(ふくえん)を申し入

同じ漢字でも……日中「漢字あれこれ」

(その78)

日通商事株式会社
(ハン・ティエイ)
樊婷婷

れてきました。呂尚はお盆の水をこぼして見せながら、「この水をもとどおりに戻せたら、希望通り復縁しよう」と言いました。結局、妻は呂尚と復縁できなかったそうです。

今、中国では、離婚した夫婦はいろいろな原因で復縁できなかったことを「覆水難収」と言うより、一般的に「破鏡難円」(一旦離婚した夫婦は割れた鏡のように修復が難しい)と言います。日本でも「落花枝に返らず破鏡再び照らず」と似ている表現があります。

「破鏡重円」(po jing chong yuan)

実は、「破鏡難円」は「破鏡重円」から派生された言葉です。「破鏡重円」の典故は「太平広記」(中国の伝説・説話物語集。宋の太宗(宋朝第2代皇帝 939年～997年)の勅命により、李昉ら12名が977年から978年にかけて編纂したもので、全500巻、目録10巻。漢代から宋初までの475種の書物から伝説・奇談・異聞を収集し、内容別に分類したもの)です。

西暦9世紀、陳という国の皇帝の侍従である徐徳言(じょとくげん)が戦乱の中、妻と別れた時、再会のために鏡を半分に分けて、それぞれが所持していたところ、果たして無事に夫婦は再会できたという故事から生まれた成語です。二つに分かれた鏡が、再び元の丸い形に戻る意から、「離ればなれになったり、離婚したりした夫婦が、また一緒になる」ことを喩えます。この物語は1000年以上経ってもまだ伝えられているのは、夫婦復縁の難しさによるものだと思います。現在、「破鏡重円」より、むしろ「破鏡難円」のほうが事例が多く、よく使われているようです。

人生はいろいろですね。「比翼鳥」の人生もあるし、「破鏡重円」や「破鏡難円」の人生もありますね。

中国語 一言レッスン

wǒ bú tài huì shuō hàn yǔ,
A: 我不太会说汉语,
qǐng màn diǎnr shuō
请慢点儿说。
(私は中国語があまり話せませんので、ゆっくり話してください。)

duì bu qǐ,
B: 对不起,
shuō zhe shuō zhe jiù kuài qǐ lái le
说着说着就快起来了。
(すみません。つい早口になってしまいました。)

Brush Up Your Logistics English No.110 (通算126回)

山田雅重

第196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) 貴社のHouse B/Lによりますと、下記貨物の引き渡し条件は“Free House Delivery, Duty Paid”となっていますので、輸入通関に関連する費用はすべて貴社へ請求するということが正しいでしょうか。

(2) ロサンゼルス港で“JIFFA PACIFIC”に船積みされました貴社向けの上記のLCL貨物は神戸港で陸揚げされた後、ABC社が無料で大阪CFSへ転送し、そこで貴社へ引き渡されることになっています。

(注1) (1)と(2)は無関係です。

(注2)『国際物流英語』158-159頁と下記の表現を参考にしてください。

参考：引き渡し条件	delivery terms
輸入通関	import customs clearance
無料で	free of charge

(1) Your House B/L says that the delivery terms of the under-mentioned cargo are “Free House Delivery, Duty Paid.” Are we right to understand that all the related charges for import customs clearance are to be debited to you?

(2) The above LCL cargoes for you were shipped by “JIFFA PACIFIC” at Los Angeles Port. They are to be discharged at Kobe Port and forwarded free of charge to Osaka CFS by ABC Corporation for delivery to you there.

(注) 試訳では「LCL貨物」を「複数」と見做していますが「単数」と見做すこともできます。その場合は、上記の試訳の3つの下線部は、順番に cargo, was, It is に替わります。

第197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) 上記の貨物は最初の予定通り7月31日に船積みされましたか。もし、未だなら、いつ頃船積みされますか。この件について、遅くとも8月5日までにemailまたはfaxでご返事ください。

(2) 標記貨物の引き渡し状況に関するお問い合わせ有難うございます。当該貨物を入れた混載コンテナは8月1日に横浜港に入港した“JIFFA SUN”から陸揚げされ、当社のCFSでデバンされ、8月5日に外見上は良好な状態で荷受人に引き渡されました。

(注1) (1)と(2)は無関係です。

(注2)『国際物流英語』160-162頁と下記の表現を参考にしてください。

参考：最初の予定通り	as originally scheduled	標記貨物・当該貨物	the cargo
問い合わせ	inquiry	混載コンテナ	consolidated container
外見上は良好な状態で	in apparent good order and condition		

8月14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

EU・中国のAEO相互認証11月発効

EU（欧州連合）と中国の税関当局はAEO相互承認取り決め（MRA）が今年11月に発効すると共同発表した。両者は昨年5月16日に北京で開催された第7回税関協力合同委員会（JCCC）でAEO制度の相互承認に関する合意文書に署名している。

シンガポールの取扱量減少続く

シンガポール港が6月に取り扱ったコンテナ量は前年同月比7.8%減の261万6,800TEUと4カ月連続で減少、上半期（1-6月累計）でも前年同期比3.1%減の1,599万7,700TEUで、うちPSA Singaporeは同3.1%減の1,584万TEUだった。

15年度モーダルシフト補助事業の公募開始

国土交通省（総合政策局）は15年度のモーダルシフト等推進事業（補助事業）の募集を開始する。荷主企業および物流事業者などの物流関係者で構成する協議会が実施するモーダルシフトなどの取り組みを支援するもので、8月19日まで受け付ける。協議会が策定した、輸送量や期間、CO₂排出削減量などを盛り込んだモーダルシフト推進事業計画に対し、国が補助対象事業者を認定し、運行経費を最大2分の1補助する。これはコンテナの空きスペースに別の企業の貨物を積載することで物流効率向上（CO₂排出削減、物流費削減）を図る目的で「複数企業による混載」のケース、空になったコンテナに別の企業の貨物を積むことで物流効率向上につながる「帰り荷の確保」のケースなど“次世代型”モーダルシフトの取り組みを優先的に採択する。

中国上期鉄道コンテナ数量12%増

中国の交通運輸部がまとめた今年上半年（1-6月）の鉄道輸送実績によると、コンテナ輸送は内陸港の建設やコンテナデポの整備が進み引き続き増加、数量ベースで前年同期より12%増加、1日あたりの車両数は8,402両と新記録を達成、中国／欧州コンテナ列車は242便で前年同期より164便（210%）も急増した。

米東岸向け運賃指数下落

太平洋航路安定化協定（TSA）が公表した今年5月のTSA Revenue Index（2008年＝100）は、北米西岸・IPI向けが85.89と前月の85.27から0.62ポイント上昇し2カ月ぶりのプラスに転じ、前年同月比では3.28ポイント高かった。北米東岸・ガルフ向けは90.91と前月の92.51から1.6ポイント低下、2月をピークに3カ月連続で落ち込んだが前年同月を10.89ポイント上回り、いぜんとして90台の高水準を維持した。

中国港湾の上期取扱量1億TEU台突破

中国の交通運輸部がまとめた今年上半年（1-6月）の全国港湾コンテナ取扱量は合計で1億272万8,000TEUと前年同期に比べ6.1%増加し、半期で初の1億TEUへ乗せ、過去最高を記録した。うち沿海諸港の合計は9,210.21万TEUで同5.6%増、内陸河港の合計は1,062.59万TEUで同10.5%増加した。

TSAが8月に600ドル／FEU値上げ

太平洋航路安定化協定（TSA）は8月1日発効でアジアから米国向け全仕向け地貨物を対象に600ドル／FEUの値上げを実施する。ピークシーズンを迎えた6月1日、7月1日発効でそれぞれ600ドル／FEUの値上げを実施するとともに、7月15日発効で400ドル／FEUのPeak Season Surcharge（PSS）を導入したのに加え、8月1日からさらに値上げし採算改善につなげることにしている。

ミャンマーの回廊整備などに円借款

外務省はこのほど東京で開かれた日・ミャンマー首脳会談で「東西経済回廊整備計画」など3件の円借款の供与（供与限度額合計998億5,000万円）を通知、今後日本とミャンマー政府間で交換公文を締結すると発表した。「東西経済回廊整備計画」はモラミヤインとミヤワディをつなぐ東西経済回廊のうち該当する区間のボトルネックとなっている3つの橋梁を整備するもので、供与限度額は338億6,900万円とする。

JIFFA FORUM

こんにちは

(株)エイペックインターナショナル



あらかわかな
荒川佳奈さん
所属部署：営業部
勤続年数：6年
仕事の内容：営業業務

趣味
サッカー日本代表観戦

特技
寝起きが良い

好きな食べ物
白子、レバ、あん肝、鱈子

AFTER5の過ごし方
Relax !!!!

将来の夢
渡り鳥生活

上司からの一言<
素敵なお笑顔と前職ホテルで培ったきめ細かい気配りには、私の顧客からも担当を変えて欲しい(笑)との称賛も多数！最近はお粘り強さも加わり成長著しい営業部紅一点の女性営業です、居てくれて良かったです！



おおやゆき
大家友貴さん
所属部署：輸入業務
勤続年数：4年
仕事の内容：輸入業務全般

趣味
ピアノ

特技
調べる事

好きな食べ物
ゴーヤチャンプル

AFTER5の過ごし方
国内 / 海外ドラマを見る

将来の夢
長閑な場所で暮らす

上司からの一言<
特技でもある、調べる事、彼女の業務全般に関する探究心はどこまでも知りません！業務全般彼女に任せておけば問題なしです！これからも期待してます！



くりたまゆ
栗田麻由さん
所属部署：輸入部署
勤続年数：2年
仕事の内容：輸入業務全般

趣味
自然の中でキャンプ

特技
ピアノ、テナーサックス

好きな食べ物
天せいろそば

AFTER5の過ごし方
犬の散歩、ホットヨガ

将来の夢
海が見える家で犬とゆったり暮らす事

上司からの一言<
責任感強く、きめ細やかな仕事をしております。これから益々輸入業務での役割が増えていくでしょう。期待しております！



おやなぎえりか
小柳恵理香さん
所属部署：海外経理
勤続年数：2年
仕事の内容：海外代理店へ代金の請求・支払

趣味
美味しいものを食べること、体を動かすこと

特技
バレーボール、水泳

好きな食べ物
お寿司

AFTER5の過ごし方
友人と食事、買い物など

将来の夢
行ったことのない国を訪れてみたい。

上司からの一言<
欠点がないのが、欠点という人です！！常に誠実で誠意のある仕事をされ、誰からも好かれ信頼されています。



もとむられいら
本村麗良さん
所属部署：輸出
勤続年数：1年
仕事の内容：輸出業務全般

趣味
ダーツ、F1鑑賞

特技
バドミントン

好きな食べ物
さくらんぼ、うどん

AFTER5の過ごし方
平日は料理勉強の為、夕食の準備。休日は甥っ子と遊んでいます。

将来の夢
ある程度の年齢までいっいたら海外でのんびり過ごしたい。

上司からの一言<
誰もが認める我が社の不思議ちゃんです。男性で例えるとゴルゴ13でしょうか……ゴルゴ13にだけに仕事はきちり、謎深きです。今後の彼女に要注目！！

JIFFA FORUM

5月

協会活動報告

8日(金) 16:00～17:00	第35回語学研修委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成27年度上期実用英語通信文講座(東京開催)開催状況 ● 平成27年度中国語講座開催準備 進捗確認 ● 平成27年度上期講座・セミナー開催について
11日(月) 16:10～16:50	第35回総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 会員の異動について ● JIFFAマークの使用について ● JIFFA第4回通常総会について
16:00～17:40	第35回フォワーディング委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● JIFFA FCRアンケート結果 ● 今後の物流政策の基本的な方向性に関する審議について ● UNESCAP Regional Conference/Forum of Freight Forwarders, Multimodal Transport Operators and Logistics Service Providers ● 公正取引委員会、外航海運における独占禁止法適用除外制度のヒアリング ● 商法改正関連 ● 出港前報告制度、第6次NACCS更改、通関関係 ● 我が国、アセアン諸国、他国の物流事情
12日(火) 13:30～16:40	語学研修委員会主催	● 「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)③
13日(水) 8:45～12:40	教育委員会主催	● 新入社員研修会①
15:00～16:30	第35回国際交流委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成27年度海外物流事情調査(中国東北エリア)について ● 中国関連情報について ● 出港前報告制度(日本版24時間ルール)・NACCS関連
15:30～17:00	第35回情報委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● IT関連情報について ● 第6次NACCS改修関連について
14日(木) 15:30～16:00	第17回理事会	
15日(金) 15:00～17:30	第35回法務委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会の開催 ● JIFFA NEWS 7月号に掲載する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 ● 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 ● 教育委員会が福岡にて主催する「国際複合輸送業務集中講座」について ● JIFFA運送約款に類似する非JIFFA会員への対処 ● JIFFA運送約款の認可を保有するもJIFFA運送書類を有さない会員への指導 ● 外航海運における独占禁止法適用除外制度に関するヒアリング調査への協力について
18日(月) 14:00～16:30	法務委員会主催	● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会(東京開催)
19日(火) 14:00～16:30	法務委員会主催	● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会(名古屋開催)
20日(水) 9:00～12:10	教育委員会主催	● 新入社員研修会②
21日(木) 16:00～17:10	第35回広報委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● JIFFA NEWS 7月号(2015年7月発行)の編集について ● 児童のための物流見学会について ● JIFFA HPについて
22日(金) 14:00～16:30	法務委員会主催	● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会(大阪開催)
26日(火) 13:30～16:40	語学研修委員会主催	● 「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)④
28日(木) 9:30～16:00	教育委員会主催	● 新入社員研修会③ 物流施設見学
17:00～17:40	第35回教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 「新入社員研修会」実施報告について ● 「国際複合輸送業務集中講座」(博多開催)について ● 「フォワーディング基礎研修会」東京開催/大阪開催について

JIFFA FORUM

6月

協会活動報告

2日(火) 14:30～16:30	語学研修委員会主催	● JIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English 「English for Logistics Intensive Training Course」①
3日(水) 14:00～16:30	法務委員会主催	● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う追加研修会(東京開催)
8日(月) 16:00～16:40	第36回総務委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 会員の異動について ● JIFFAマークの使用について ● JIFFA活動報告会について
9日(火) 14:30～16:30	語学研修委員会主催	● JIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English 「English for Logistics Intensive Training Course」②
18:30～20:30	語学研修委員会主催	● 「JIFFA中国語講座」(東京開催)①
10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」(東京開催)⑤
11日(木) 16:00～16:40	第4回通常総会	
16:40～17:00	第18回理事会	
12日(金) 16:00～17:00	第36回語学研修委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成27年度上期実用英語通信文講座(東京開催)開催状況 ● 平成27年度中国語講座開催 開催状況 ● 平成27年度上期講座・セミナー開催について
15日(月) 15:30～17:00	第36回情報委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● IT関連情報について ● 第6次NACCS改修関連について
16:00～17:25	第36回フォワーディング委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● フォワーダー業務入門手引書の改訂 ● 「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」結果概要 ● スロベニア・コペル港セミナー ● 出港前報告制度、第6次NACCS更改、通関関係 ● 我が国、アセアン諸国、他国の物流事情
16日(火) 14:30～16:30	語学研修委員会主催	● JIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English 「English for Logistics Intensive Training Course」③
18:30～20:30	語学研修委員会主催	● 「JIFFA中国語講座」(東京開催)②
17日(水) 16:00～17:15	第36回国際交流委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成27年度海外物流事情調査(中国東北エリア)について ● 中国関連情報について ● 出港前報告制度(日本版24時間ルール)・NACCS関連
18日(木) 15:00～16:00	第36回教育委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 「新入社員研修会」実施報告について ● 「国際複合輸送業務集中講座」(博多開催)について ● 「フォワーディング基礎研修会」東京開催について ● 平成27年度「国際複合輸送士資格認定講座」について ● 海外駐在員のための研修会について
22日(金) 14:00～18:10	第36回法務委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● 「運送書類の作成と発行の手引」発刊に伴う研修会の終了について ● フォワーディング委員会実施のアンケートの取扱いについて ● 教育委員会が福岡にて主催する「国際複合輸送業務集中講座」について ● 外航海運における独占禁止法適用除外制度に関するヒアリング調査への協力について ● JIFFA運送約款に類似する非JIFFA会員への対処 ● JIFFA運送約款の認可を保有するもJIFFA運送書類を有さない会員への指導 ● JIFFA NEWS 7月号に掲載するQ案、A案 ● 図書刊行物の改訂・発刊 ● 法制審議会 ● 運送書類、運送約款に関する問い合わせ
23日(火) 14:30～16:30	語学研修委員会主催	● JIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English 「English for Logistics Intensive Training Course」④
18:30～20:30	語学研修委員会主催	● 「JIFFA中国語講座」(東京開催)③
24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」(東京開催)⑥
26日(金) 16:00～17:00	第36回広報委員会	<ul style="list-style-type: none"> ● JIFFA NEWS 7月号(2015年7月発行)の編集状況について ● 児童のための物流見学会について ● JIFFA HPについて
30日(火) 14:30～16:30	語学研修委員会主催	● JIFFA英語上達支援企画 OXFORD Business English 「English for Logistics Intensive Training Course」⑤
18:30～20:30	語学研修委員会主催	● 「JIFFA中国語講座」(東京開催)④

JIFFA FORUM

会員各社の素顔

沖縄港運株式会社

当社は戦後の復興期、琉球列島の海上輸送で重要な役割を果たしていた琉球海運株式会社の運輸部が分離独立してできた会社です。1951年（昭和26年）2月「沖縄港運荷役運送株式会社」として設立され現在の「沖縄港運株式会社」に社名を変えたのは1964年（昭和51年）9月です。

以来、那覇新港に基盤を置き那覇港、中城湾にて一般港湾運送事業を行う傍ら国内貨物のDoor to Door輸送を行っております。

港湾は海（海陸輸送）の玄関口。多種多様な船舶が出入港し、種々雑多な貨物が揚げ積みされております。当社では、揚げ積み業務に高度な技術を有する優秀な人材と、豊富な設備、機材を駆使してあらゆるニーズに対応。安全・確実・迅速に船内荷役作業を行っています。

また、貨物の荷渡しや船積みされるまでの貨物の保管にも細心の注意を払うなど、きめ細かなサービスを常時心がけています。

琉球海運株式会社が台湾航路就航に伴い2013年11月よりJIFFAに加盟致しました事により台湾への一貫輸送体制を構築し、物流サービスのネットワークを拡張していきたいと考えております。

陸揚げされる貨物、船積みされる貨物、これらはすべてお客様の大切な財産です。お預かりした荷物を確実、迅速に目的地へお届けする。これが当社のモットーです。

外航貨物取扱についてはまだ歴史の浅い当社ではありますが弊社特性をいかしながら物流サービスに努めてまいり所存ですので、皆様のより一層のご指導、ご鞭撻の程宜しくお願い申し上げます。



沖縄港運株式会社 本社

社旗



社旗の由来：
Okinawa Stevedoring & Forwarding CO., LTD
諸先輩方の話によると社旗は米軍統治下の米軍がデザインしたそうです。

JIFFA FORUM

会員総数

(2015年6月末時点)

正会員：460社

賛助会員：12社11団体

会員の異動等のお知らせ (平成27年5月～6月)

入会			
平成27年5月1日付	相広物流(株)《正会員》 〒245-0008 神奈川県横浜市泉区弥生台42-1	代表取締役 小林 一成	
〃	七海国際物流(株)《正会員》 〒104-0041 東京都中央区新富1-3-15	代表取締役 夏 夢	
〃	関西総合システム(株)《賛助会員》 〒556-0017 大阪府大阪市浪速区湊町1-2-3	代表取締役 石川 陽一	
平成27年6月1日付	シンクロジスティクス(株)《正会員》 〒812-0051 福岡県福岡市東区箱崎ふ頭5-1-5	代表取締役 一木 貴大	
住所変更			
平成27年5月25日より	凸版物流(株)《正会員》 〒174-8510 東京都板橋区小豆沢1-16-5		

幹事および委員の異動 (平成27年5月～6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	幹事	波田 地 研	ケイヒン(株)	遠藤 晃 一
語学研修	委員		国際輸送営業部 営業チーム リーダー	
幹事会	幹事	岩 佐 雅 通	名港海運(株)	宇野 雅 昭
国際交流	委員		東京支店 国際複合輸送部 部長	
情 報	副委員長	大 林 孝 至	(株)日通総合研究所 参与	田岡 美 樹 (株)近鉄エクスプレス
情 報	委 員	吉 川 大 雅	東 海 運(株) 国際事業部複合輸送部	長 戸 貴 美
情 報	委 員	辻 滋	日鉄住金物流(株) 国際営業本部 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

JIFFA書籍のご案内

2015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

A5判

会員価格 2,700円 (税込)
非会員価格 3,240円 (送料別)

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

http://www.jiffa.or.jp

JIFFAホームページ掲載 最新情報 2015年5月1日～6月30日

【6月】	【5月】
30日 ▶ 申告官署自由化・通関業制度あり方で意見募集：関税局	29日 ▶ 14年度の日本の水産物輸出金額5%の伸び
30日 ▶ NACCSセンターが次期NACCSの説明会	28日 ▶ 中国政府がTHC届け出監督強化
29日 ▶ 韓国港5月のT/Sコンテナ6.5%の89.6万TEU	28日 ▶ 東西経済回廊4カ国、国境通関簡素化へ
26日 ▶ 中国の3大貨物航空会社が合併に向け作業	26日 ▶ 上海発スポット運賃、欧州・米国とも下落
26日 ▶ 日本の物流コスト売上高比率4.07%：JILS調査	26日 ▶ ILWUが5年間の新労働協約批准
25日 ▶ ケニアが7月から輸出入手続きペーパーレス化	22日 ▶ 米CBPが輸出者対象のC-TPAT導入を無期延期
24日 ▶ 日通総研、15年度の国際コンテナ荷動き2%の伸び予想	21日 ▶ 米西岸港の4月実績、LA6.1%減・LB7.9%増で明暗
23日 ▶ 中国の交通運輸部が中日航路の21船社に罰金	20日 ▶ 香港の4月コンテナ取扱量2ケタ減少
19日 ▶ 海事都市世界ランキングでシンガポールが1位	19日 ▶ シンガポール港取扱量2カ月連続減
18日 ▶ アジア主要港5月貨物実績、星港・香港は減少続く	19日 ▶ スービック港で税関業務24時間体制に
16日 ▶ 4月の日中航路の荷動き往航は0.2%増	18日 ▶ 1Qの日中航路荷動き輸出入とも減少
16日 ▶ WCOが総会で搭載前航空貨物情報データ“7+1”採択	15日 ▶ 米CBPが17日から輸出企業のC-TPAT参加容認
15日 ▶ 4月の日中航路の荷動き往航は0.2%増	13日 ▶ 上海港4月のコンテナ取扱量3%増の310万TEU
15日 ▶ JIFFAが総会で伊藤新会長を選任	13日 ▶ 1Qのアジア域内コンテナ荷動き3%増355万トン
12日 ▶ 4月のTSA Revenue Index低下	12日 ▶ 西アジア3協議協定6月に運賃修復
11日 ▶ 中国進出日本企業2.5年前から1,200社減	11日 ▶ タイが日本食品の輸入規制ほぼ撤廃
10日 ▶ NACCSがミャンマー通関システムで技術援助	8日 ▶ 3月のアジア発米国向け荷動き過去最高
9日 ▶ 中南米西岸・墨向け 750ドル/20'値上げ	8日 ▶ TSAが6、7月に400ドル/FEU値上げ勧告
8日 ▶ 「新生シベリア鉄道輸送ビジネス・フォーラム」7月に東京で	1日 ▶ 3月の中古車輸出26カ月ぶり減少
8日 ▶ 4月のアジア域内荷動き0.2%増124.9万TEU	1日 ▶ 釜山港コンテナ量3月は過去最高
4日 ▶ 4月の韓国積み替え貨物5.7%増88.6万TEU	
3日 ▶ 4月のアジア発米国向け荷動き過去最高	
1日 ▶ カンボジア/タイが国境通行制限緩和で協議	

編集後記

梅雨明けが待ち遠しい今日この頃です。

これから海開き、海の日などの関連イベントが目白押し、大好きな夏がやってきます。

私は藤沢生まれ、藤沢育ち。湘南ボーイというには、年齢と体重が超過気味ですが、故郷を愛する気持ちは人一倍あります。

ちょうど今、夏の間営業する海の家建設ラッシュです。休日に自転車に海に出かけ、三尺寝する職人さんを尻目に浜に進むと気の早いカップルや家族連れに出会います。皆、海の方に向っているの、子供か犬でも連れていないと恰好のつかない散歩も人目も気にせずできます。

そして盛夏の海水浴で賑わう風景を想像しつつ、波を見つめる、、、そんな至福の一時を過ごします。

帰りには漁港市場に寄って、自分によく似た丸顔の魚を買い、捌いて刺身でいただく、そんなお楽しみ付きの休日です。

夏の間は、生活道路まで混みこみで、少々迷惑でもありますが、たくさんの方が海に遊びに来ているのを見ると平和で幸せな気分させてもらえます。自分のものでないのに、訪れた方々に太平洋と江の島、富士山の景観を提供したような気になって満足感さえあります。

とはいえ日本は細長い島国ゆえ、誰もが心の中にそれぞれの故郷の海が存在する事でしょう。優劣などつけようもありませんが、それぞれの「日本一の海」がそこにあるはず。夏の長期休暇に訪ねる予定があるかもしれませんね。

私の幼い頃から比べると湘南も随分おしゃべりになりましたが、やはり海は変わりません。変わらないものに触れると自然と心が落ち着きます。

単なるノスタルジックな感情ではなく、変わっていった自分に焦点を合わせやすくなるからかもしれません。問いかけに必ず答えてくれる、、、海はいつだってやさしいです。

私も人生季節でいうなら、秋の最中といったところ。実り豊かだったかどうかはともあれ、これからやってくる冬に向けての準備を始める頃。

ただいつまでも夏を待つわくわく感を忘れずにいたいものだと思っています。

S.K.

JIFFA NEWS

第197号
2015年7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）