

JASTPRO 425

貿易手続簡易化のために

2014-02

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

今月号の内容

- 記事1. 国連LOCODEを有効に利用しましょう! 1
- 記事2. 国連CEFACTを中心とする国際貿易円滑化に関する普及活動 6
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ 8
- 記事4. 『ばいざういんどせいらー』
日本列島船の旅〔秘境の島、吐藨喇列島に行く〕 9

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

記事 1. 国連 LOCODE を有効に利用しましょう!

国連欧州経済委員会 (UNECE) は、貿易等に関する貨物の移動の為に使用される海港、空港、内陸通関デポ、貨物ターミナル及び貨物の受渡場所の地名・場所をコードとして設定するため、貿易関係者等の間において必要とされる各地点の登録申請を随時受付けており、これを年に2回 UNECE の WEBSITE 上にて更新結果と最新情報を公表しています。

この度 JASTPRO は、貿易関係者の皆様が既存コードの有無の確認や、今後新規に登録申請される際のご参考として頂けるよう、既に日本国内で登録されております最新の地名・場所一覧を重複登録の防止的観点から、県名別地名順、地名順、LOCODE 順 (ABC 順) として作成するなど、ご利用される関係者の皆様にとりましてこれまで以上に有効活用していただけるよう、JASTPRO の WEBSITE に「UN/LOCODE (港及び地名コード)」を新たに設定しました。併せて、登録申請内容に誤記や不具合等があるために承認が遅れる、あるいは否決されるケースも見受けられることから、これらの不具合等による承認遅れや否決といった事態を未然に防止する為に UN/LOCODE に関する制度及びその仕組み等、その概要を以下のとおりお知らせしますので、皆様方にご活用いただければ幸いです。

1. UN/LOCODE (港/地名コード) 採択の経緯

UN/LOCODE は 1980 年 9 月に UNECE 勧告 16 号として採択されました。この UN/LOCODE は、1972 年 10 月の第 3 回国連/欧州経済委員会/貿易手続簡易化作業部会 (UN/ECE/WP.4) 会議で、港、運送者、船名等についてコード化することが承認され、そのうち港、地名について、ほぼ 8 年間におよび関係国際機関等との協議を経て、勧告草案が提出され、国連 CEFAC 勧告第 16 号「LOCODE (港・地名 Code)」として採択されました。

同勧告では、貿易と国際輸送に関連する確定した地点の名称として国際的に承認されるコードシステムの必要性を認識し、ISO3611 として採択され、英字 2 桁の国名コードと組み合わせて使用することをベースに、英字 3 桁の港・地名コードを使うことによって、国際貿易等のデータ交換での混乱を防ぐことを推奨しました。

なお、このコードの構成は、IATA で使用している英字 3 桁の空港コードに注目し、これを基本にして各国で必要な地名につきコード化作業が行われました。現在では海技従事者により、AIS (船舶自動識別装置: Automatic Identification System) の発航地、目的地にも幅広く用いられています。

2. 国連 CEFAC 標準促進委員会 (略称 JUS)

本委員会は、国連 CEFAC 日本委員会の「平成 19 年度特別行動計画」として、これまでの JEC (EDIFACT 日本委員会)、TAG (技術評価グループ) 委員会と UN/LOCODE 委員会を発展的に統合・改組して 2007 年 7 月に発足したものです。英語名は Japan Committee for UN/CEFACT Standards です。

この内、UN/LOCODE 日本委員会は、1998 年 7 月に設立されました。これは 1999 年秋に Sea-NACCS と港湾 EDI が稼働することに伴い UN/LOCODE の使用が増え、コード新設要請が増加することが予想されたため、委員会組織としてコード新設の原則を明確化した上で、この周知等を目的に設立されたものです。

委員会メンバーは、実際に UN/LOCODE を使用する関係業界から選出し、事務局を JASTPRO としています。

表① 第5欄 都道府県Code一覧表

コード	都道府県名	コード	都道府県名	コード	都道府県名	コード	都道府県名
北海道・東北		13	東京都	近畿		四国	
01	北海道	14	神奈川県	25	滋賀県	36	徳島県
02	青森県	中部		26	京都府	37	香川県
03	岩手県	15	新潟県	27	大阪府	38	愛媛県
04	宮城県	16	富山県	28	兵庫県	39	高知県
05	秋田県	17	石川県	29	奈良県	九州・沖縄	
06	山形県	18	福井県	30	和歌山県	40	福岡県
07	福島県	19	山梨県	中国		41	佐賀県
関東		20	長野県	31	鳥取県	42	長崎県
08	茨城県	21	岐阜県	32	島根県	43	熊本県
09	栃木県	22	静岡県	33	岡山県	44	大分県
10	群馬県	23	愛知県	34	広島県	45	宮崎県
11	埼玉県	24	三重県	35	山口県	46	鹿児島県
12	千葉県					47	沖縄県

表② 第6欄 Function Code一覧表

0	function not known, to be specified/機能不詳、明確化すべきもの	3	road terminal/道路交通ターミナル	6	reserved for multimodal functions/ICD's etc/複合輸送機能、ICDs等用の予備(注)
1	port as defined Rec.16/港勸告16号で定義されているもの	4	air port/空港	7	reserved for fixed transport functions(eg.oil platform)/固定輸送施設機能(例、Oil Platform)用の予備
2	rail terminal/鉄道ターミナル	5	postal exchange office/郵便集配所	B	border crossing/国境(検問所)

注) ICD: 内陸通関デポ: 通関機能・保税機能を備え、港や空港以外の内陸において貨物の一貫した輸出入手続きを行うことのできる物流拠点のことで、輸出入貨物を通関するための税関官署と保税蔵置場とからなっている公共使用施設。

表③第7欄 Status Code一覧表

AA	当該国の正当な政府機関により承認されたもの	AM	UN/LOCODE保守管理機関により承認されたもの	RN	国の信頼できる確かな申請元からなされた、その国の場所に関する申請
AC	税関当局により承認されたもの。	AS	国の標準化機関により承認されたもの	RQ	検討中の申請
AF	国の簡易化機関により承認されたもの	AQ	承認されたが、機能が確かめられていないもの	RR	否決された申請
AI	国際的な機関(IATAまたはECLAC)で採用されているコード	RL	指定された場所—場所の名称の存在と表示形式が、指定された地名辞典との照合などの参照作業によって確認されたもの	QQ	示された日付以降、確かめられていないもの
				UR	使用者の申請に基づき掲載されたが、正式承認されていないもの
				XX	UN/LOCODEの次回発行から削除されるもの

表④第11欄 Remark一覧表

Remark欄	変更内容
@Coo	第10欄(緯度・経度)に影響する、又は加わる変更(1欄に！で示す)
@Fun	第6欄(場所の機能)に影響する変更(1欄に！で示す)
@Sta	第7欄(申請・登録の状態)に影響する変更(1欄に！で示す)
@Sub	第5欄(国内の行政区域)の追加又は変更(1欄に！で示す)
@Nam	第3, 4欄(地名)の変更(1欄に#で示す)
@Spe	名前のスペルの変更(1欄に#で示す)

4. 新規登録申請及び登録申請に関しご留意頂きたいこと

新規にコードを登録する場合は下記URLを検索いただき、UNECEに対し直接申請して頂くようお願いいたします。その際は特に以下の項目にご留意願います。

- ① 新設基準：区域の単位の基準については、都道府県単位ではなく市町村レベルとします。ただし、港については、例外としてさらに細かい地域名称としても可能です。
- ② 英字表記：綴りはヘボン式となります。長音の表記は極力“H”を使わないこととしますが既に登録済みの表記はそのままとします。
- ③ 登録申請の際の緯度・経度は地点の特定の為に必要ですので必ず明記して下さい。緯度経度ともWEBへの入力は度、分単位なので35度65分等、60分を越える事はありません。たまに10進法(35.48分N139度.42分E=35.80N 139.70Eとする)誤入力を見かけます。

A：新規登録申請：<http://apps.unece.org/unlocode/>

B：UN/LOCODE マニュアルは下記をご参照ください。

http://staging.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/locode/unlocode_manual.pdf

C：日本以外の各国のUN/LOCODEの有無については下記にてご参照ください。

<http://staging.unece.org/cefact/locode/service/location.html>

5. 申請後、承認までの流れ

申請者の皆様方がUNECEに対しWEBでの登録申請を行いますとUNECE事務局およびJASTPROでは以下の作業を行うこととなります。

- ① UNECE事務局から年に2回、JASTPRO宛申請内容が送付されます。
- ② JASTPROでは申請内容について申請された緯度・経度に該当する地名があるか、Functionは正しいか、重複登録、都道府県名は合致しているか等の審査を行います。
- ③ 上記②において審査され前述JUS委員会において承認されたものは、その結果をUNECE事務局に通知します。この際、更なる情報が必要なもの(上記のとおり承認にあたり「不具合」が散見されたもの)は再度UNECE事務局に問い合わせます。

- ④ UNECE 事務局は申請者から更なる情報収集に努め、再度 JASTPRO に訂正された内容が送付されます。
- ⑤ ④に基づき再度審査をし、UNECE 事務局に通知します。
- ⑥ UNECE 事務局は③と⑤において日本分について審査が終了したものを含め、各国での審査等が終了したのから WEBSITE に年 2 回 (2013 年は 7 月上旬と 12 月 20 日) 改訂された結果を掲載します。

*なお、上記のプロセスにおいてお分りのとおり③～⑤の作業に多大な時間を費やすこととなり、更には不正確な申請の場合においては承認が遅れる、または否決されるケースがありますと更に正式登録までに時間を要することとなります。申請者の皆様にはより一層、正確な申請をお願いする次第です。また、事務作業の効率・迅速化を図るとともに、登録をより迅速に行うため JASTPRO が、3 月に 1 回 (現在は上記半年に 1 回) UNECE 事務局より申請内容を入手して JASTPRO と UNECE との協議に基づき、その申請につきまして事実上承認することが可能となるよう、現在 UNECE 事務局とトライアルをしております。この新しい運用手段が確立次第、紙面をもってご紹介致します。

6. 誤申請の実例

最近散見されました誤申請の実例をご参考にご紹介致します。

*「GOKA」: 埼玉県五霞市 (誤) 36-06N 138-44E ⇒ (正) 36-06N 139-44E
経度を 1 度誤って入力した例です。

*「EHIME」: 愛媛 (県)、SHIGA: 滋賀 (県)、MIE: 三重 (県)、HYOGO: 兵庫
全て県単位の申請でした、ただ 1 点、「兵庫」は該当する地点に「兵庫区」が存在し、鉄道ターミナルとしても「兵庫駅」が存在することから Function (申請は 1: 港ですが既に神戸 (港: UKB) が存在) を 2 及び 3 として承認しました。

*「FUKAGAWA」: 東京都深川 Subdivision (誤) 14 ⇒ (正) 13
緯度・経度から東京都深川に匹敵するも Subdivision が神奈川県 (14) であり、申請者に UNECE 経由確認し「東京都深川」(Subdivision 13) であることが判明しましたが UNECE の WEBSITE 掲載が半年遅れました。

*「YONEZAWA」: 山形県米沢 Coordinates (誤) 37-92N 140-12E ⇒ (正) 37-55N 140-07E
実際の米沢は 37-55N 140-07E です。つまり入力する際は 37.92 度 = 37 度 55 分 (60 × 0.92) 140.12 度 = 140 度 07 分 (60 × 0.12) と入力します。更に、米沢は YON にて既存し、また今回の Function は 2 であり、既存の米沢は 3 であるので単に Function の追加 (2, 3) のみの承認としております。

*「RITTO」: 滋賀県栗東: (誤) Function 1,2,3 ⇒ (正) Function 2,3
栗東は内陸地であり港はなく、よって Function 1 は誤りです。Function 2,3 として承認しています (この種の誤申請 (内陸部の Function 1 申請: 港) は多発しています。)

記事2. 国連CEFACTを中心とする国際貿易円滑化に関する普及活動 ～財務省・税関の中堅職員に国際的な貿易円滑化の動向等を～

当協会は、財務省税関研修所の要請に基づき、毎年「高等科専科研修」の教養講話として国連CEFACT（貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター）の活動概要を中心に国際物流に関する講演を行っております。

財務省税関研修所における各種研修は、税関職員に対し、税関業務の遂行に必要な知識及び技能を修得させ、その応用能力を備えさせることにより、税関を取り巻く環境の変化に的確に対応し、税関業務を適正・迅速に処理し得る職員を養成するとともに、税関行政の質的向上に資することを目的として実施されております。

本件専門研修としての「高等科専科研修（平成26年1月15日（水）～2月19日（水）」は、全国の9つの税関に勤務する課長補佐級の職員（約60名）に対し、監視事務、業務事務又は調査事務の各事務に関する幅広い視野、的確な判断力等を身に付けさせ、それぞれの事務分野において核となる専門家を育成することを目的として実施されています。



《高等科専科研修で講演する山内常務理事》

当協会の山内常務理事は、この研修期間中の平成26年2月13日（木）、約3時間に亘り、国連CEFACTにおける貿易円滑化に関する国際標準化の動向とその必要性、海上運送書類（B/LとSea waybill）の簡素化に関する国際的な運用実態とその対応、更にはASEANシングルウィンドウ（ASW）の構築計画とその実現に向けたナショナルシングルウィンドウ（NSW）の現状等について、概要を説明しました。

各研修生は、国連CEFACTの貿易円滑化に向けた国際標準化の必要性、税関行政との関連性が強い海上運送書類の最近の動向と諸外国での運用実態、更にはASEANシングルウィンドウがもたらすアジアでの国際物流の変化など、これらの事象が税関行政に及ぼす影響等について、それぞれの立場から興味深く聴講していました。

高等科専科研修において講演した具体的な内容は、次のとおりです。

(1) 貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター(国連CEFACT)の概要

国連CEFACTにおける貿易円滑化と電子商取引に向けた活動の変遷、及びAFAC(貿易円滑化と電子ビジネスのためのアジア太平洋協議会)会合の中心的メンバーとして、これまで国内外での貿易円滑化等に向けた活動を展開してきたことについて説明。併せて、国連CEFACTが年2回公表するUN/LOCODE(港及び地名コード)の登録状況等についても説明。

(2) 海上運送書類(B/L、Sea waybill)に関する調査研究の概要等

海上輸送に関する手続きの合理化及び電子化に向けた、船荷証券(B/L: Bill of Lading)、Surrender B/L(元地回収船荷証券)、又は海上貨物運送状(SWB: Sea waybill)に関する運用実態等について、中国への現地調査をも含め説明。

(3) ASEANシングルウィンドウの構築計画の動向

ASEANにおける貿易・港湾関連EDI(電子データ交換)システムへの取り組みについて、先発加盟6カ国が2012年に、後発加盟4カ国は2015年に、それぞれのNSWを構築しASWへと統合する予定等、経済連携協定との関連をも含め説明。



《税関研修所正面玄関》

記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

3-1 2014年2月10日

国連CEFACTは、公開用のコア構成要素ライブラリー D.13Bを承認しました。
この標準に関してコメントがありましたらビューロ副議長 Peter.Amstutz 氏までご連絡下さい。

3-2 2014年2月12日

国連CEFACTビューロ副議長 Harm Jan van Burg 氏より第23回国連CEFACTフォーラムが2014年4月7日(月)より4月11日(金)まで国連欧州本部(ジュネーブ・スイス)で開催されること、ならびに出席予定者は所定の書式にて事前に3月24日までに申請する必要があることの周知がありました。

<http://www.unece.org/index.php?id=33743>

また第24回国連CEFACTフォーラムについて2014年10月にインドにて開催すべく準備中とのことです。

『ばいざういんどせいらー』

日本列島船の旅〔秘境の島、吐藪唼列島に行く〕

○トカラ列島

皆様はトカラ列島をご存じですか、2009年7月22日の「皆既日食」で一躍有名になった場所であるが、それ以外には戦後7年経って1952年2月に日本に返還された事実さえも奄美大島（1953年12月返還）の陰に隠れ、余り知られていないという秘境の島々である。

正式には鹿児島県鹿児島郡十島村という種子島の南方から奄美大島の間に佇む、7つの有人島と5つの無人島からなる列島なのである。まさに「日本一南北に長い村」である。一番小さい有人島は周囲4.74kmの「小宝島」。まるで妊婦さんが横たわっているようなこの島は、名前の通り“子宝に恵まれる”という伝説がある。（パンフレット抜粋）人口がわずかに43名、一番大きな周囲31.8kmの「中之島」でも人口145名、7つの島全部合わせても373世帯635名（H25年12月末）である。7つの島にはそれぞれ小中学校が1校と看護師が駐在する診療所、それと急病人が出た際に鹿児島からのドクターヘリ用のヘリポートがある程度である。海が時化ると定期船が入港出来ない事から、どの家庭にも業務用の大きな冷蔵庫があり長期間の食糧の保管を余儀なくされる島である。その島に行く定期船の姿を追ってみた。



「フェリーとしま」 運航予定時間

発着時刻	往	航	ダイヤ	島名	復	航	ダイヤ	
1日目	発	着	23:00	鹿兒島	3日目	着	発	18:50
2日目	発	着	5:10	口之島	3日目	着	発	12:20
2日目	発	着	5:20	中之島	3日目	着	発	12:10
2日目	発	着	6:05	平島	3日目	着	発	11:25
2日目	発	着	6:15	諏訪之瀬島	3日目	着	発	11:15
2日目	発	着	7:25	懸石島	3日目	着	発	10:05
2日目	発	着	7:35	小宝島	3日目	着	発	9:55
2日目	発	着	8:20	小島	3日目	着	発	9:10
2日目	発	着	8:30	小蛇島	3日目	着	発	9:00
2日目	発	着	9:15	臥蛇島	3日目	着	発	8:15
2日目	発	着	9:25	鹿島	3日目	着	発	8:05
2日目	発	着	10:35	屋久島	3日目	着	発	6:55
2日目	発	着	10:45	種子島	3日目	着	発	6:45
2日目	発	着	11:15	奄美大島	3日目	着	発	6:15
2日目	発	着	11:25	種子島	3日目	着	発	6:05
2日目	発	着	14:30	種子島	3日目	着	発	3:00

○時刻表にない航路「フェリーとしま」

十島村には毎週3往復、村営船の「フェリーとしま」（1391トン）が就航している、因みに同航路の案内は十島村のHPにしか掲載されていない。1932年、当時村長の文園彰氏が大蔵省（当時）預金部運用課長の原邦造氏に航路開設の直談判をして翌年1933年に初の定期船「十島丸」（初代）が就航した。当時の記録として「汽船も亦（また）道なり・・・」という記念碑が島の一つである「中之島」に建てられている。現在の「フェリーとしま」は7代目にあたり2000年の就航である。先代の貨客船から代わり、乗用車やトラックの積載が可能となった。ただ前回紹介した「太古」の女性的な曲線美を誇る瀟洒な船に代わり、本船は波荒い厳しい自然の中を、村民の生活を支える使命を感じてか、「古武士」の様な無骨な美しさがある。村民の為の生活物資はコンテナに詰められ、これが少ない時で各島に2～3個、正月前や荒天で船が寄港出来なかった直後などは1つの島に5～6個のコンテナを荷揚げする、外国航路ではコンテナ船と言えば専用岸壁で専用クレーンで荷役をするが、そのような設備は島では皆無である。まさに自己完結形の船である。

本船は10トンの能力を持った、トムソン型デリック(注1)を前部に装備し、これを使い各港で船員と村民が一体となり荷物の積み下ろしを行う。コンテナに入らない雑貨も取扱う。無論車両も20トン迄の重車両なら車両甲板に積載可能である。赴任する教師、島のインフラ整備の業者、村民、釣り客、観光客等の乗客、更には島に往診に行くドクター、ありとあらゆる目的の人々を乗せ、定期貨物船、コンテナ船、カーフェリー、客船、診療船(「海の上の診療所」というドラマがありましたか否かは不明。)5つの役割を合わせ持つ、その重責を負いながら7つの島を巡るのである。優しい瀟洒な船では勤まらない任務である。毎年5月には外科、内科等のドクターを乗せて各島で2～3時間の停泊(通常は各島の停泊時間は10分)して村民たちの定期検診をするとの事で船内には診療所も設備されている。

(注1)トムソン型デリック: 港湾荷役における本船上に設備された揚積み作業に用いられる荷役装置である。デリックの形式の一つで、デリックブームを3本の支点で支え船の揺れに対しても荷物の揺れを最小限に抑えて、うねりのある港湾でも安全に荷役が可能。



貴重な生活物資の入ったコンテナの揚げ荷(宝島)



トムソン型デリックが無骨さを物語る
(名瀬で雑貨積み荷)

○ 深夜の鹿児島港を23時出港

この日は定員200名のところ77名の乗船客であった、事務長談によれば今航はインフラ関係の業者と島民、また2～3の島に高速船と併用して渡り、村民を診察するドクターの他、珍しく大学生のグループが乗船していたとの事。十島村では農業体験学習等を広く他の府県から募っている。各島には温泉があるので集まって来るヤングも多いそうである。本格的な観光シーズンは5月～6月。トビウオを追って港近くまでやってくる「ロウニンアジ(ジャイアントトレバリー)」(地元ではカッポレと呼ばれ過去の記録では90kgのものも釣れたという)をターゲットに全国の釣り人が集まる。さらにはバードウォッチング目的の観光客で船はにぎわいを見せるそうである。錦江湾を出た本船は未明に種子島と屋久島を左に望み最初の寄港地である口之島に早朝5時10分に寄港する。村民の比較的若い方が船の係留ロープを慣れた手つきで引っ張りビットに掛けて船を係留していく。

ここ十島の全ての港は外洋に直結している。防波堤はあるとはいえうねりと波がもろに岸壁に入ってくる。潮の流れが早く、風が強くても代替港があるのは7島のうち3島だけ。この日、操船指揮にあたるキャプテン(船長)は外航航路出身で全ての海を知り尽くし、19年前にこの航路に移籍したという。十島村の出身で島の気象・海象を熟知し、「フェリーとしま」に装備されているバウスラスタ(注2)、この航路ならではの特殊装備である2枚からなり(通常1枚)、片舷に70度まで切る(通常35度)ことが出来る特殊な舵(シリングラダー)と2機のエン

ジンから直結する電動可変ピッチプロペラ(注3)を巧みに使い分け、培った技量とが一体となり船をぴたりと狭い港内に着岸させる。この作業を1往復で入港16回、出港16回合計32回も行うのである。正に神業である。昔からこの「七島灘」は世界の海を股にかける船乗りでも最も恐れている場所でもある。その昔、鹿児島本土から名瀬に向かう人々はこの「七島灘」を乗り切ってやっと命ある事に喜んだという、海路にも陸路の「親不知」のような場所があるのである。

(注2) バウスラスター：船の前方左右方向についた推進器(スクリュー)で船の横移動を可能にする。

(注3) 可変ピッチプロペラ：回転数一定で航行中に任意にピッチ(翼角)を変えられるプロペラ



村民による入港着岸作業「切石港」(諏訪之瀬島)



小宝島は妊婦さんが横たわっているように見える

○ 島の人たち

東京に比べて日の出は40分～1時間程度遅いが夏ならば口之島の前後、冬ならば中之島～平島あたりで日の出が見られる、船内のレストラン・売店も朝7時からの営業である。レストランではチャーハン、カレー、スパゲティー、コーヒー等10種類程度の軽食ではあるが暖かい食事が提供される(鹿児島島出港時は21時の乗船開始時～23時15分まで営業)。売店では小宝島製造の「塩」「塩あめ」「魚醤油」が観光客向けに販売されているが他は「菓子類」が多い。なぜか????船が悪石島に着いた際に妙齢の女性が1,000円札を握り乗船してきた。そして売店で菓子を2～3点購入してあわてて下船していく。つい最近までは島内では自動販売機がなかったり安易にアイスクリームを入手することが困難であったので子供達は皆、船が入港するのを楽しみに菓子・アイスクリームを買い物に乗り込んでいたという。内地に赴任する島の先生が「別れの5色のテープ」代わりに船で売っていたアイスクリームを岸壁の生徒に送ったという話もあるくらいである。道理で船内売店は朝の7時から連続営業である。島の産業と言えば農業、畜産業であり、宝島では塩の製造やサンセビリヤという観葉植物の栽培が盛んであるとのこと。今回、島から島に渡った乗船客は各島1～2名であった。小宝島(人口43名)に入港した際に港で入港に従事する人、見送り人、乗客の数を数えてみたところ22名、乗船・下船、1名・7名、合計30名でなんと島民の70%が船の入港に携わっていることになる。島からの本土向け貨物は引越貨物、海産物に加え畜産牛との事である。牛を本土向け出荷するところは奄美群島(徳之島・沖永良部島・与論島)から本土向けの際にも見られる光景である。

○お勧めコース

最終港の奄美大島名瀬港には15時間半の航海（航路延長435km）の後、翌日14時30分に到着する。また、次号以降に改めて紹介するが鹿児島～沖縄航路は名瀬まで直行し、その航路延長は383kmで11時間の船旅である。「フェリーとしま」が折り返し名瀬を出港するのが夜中の3時、同じように7つの島に寄港して夜18時50分に鹿児島到着である。7つの島にはどこも民宿があるという。船で一晩、民宿で一晩という旅程ならば鹿児島を23時に出港し7つの島のどこかで投宿し、名瀬からの折り返し便に乗船し鹿児島に到着。極端な話、船中2泊の「奄美大島弾丸ツアー」も可能である。14時30分に奄美大島名瀬港に入港した「フェリーとしま」は21時までなら帰途の乗船が可能である。南の島の日没は遅い、奄美大島で6時間観光した後は21時までに乗船してホテルシップとして使うのも良いであろう。寝ている間に船は折り返し鹿児島を目指す。まだ遊び足りない方は、夜中2時からの乗船まで名瀬で堪能したらよい、タクシー運転手談では名瀬の繁華街はかなり遅くまで営業しているとの事。・・・加えて夏季シーズンの上り便（名瀬～鹿児島）に乗船すれば宝島入港（朝6時05分）前から日の出が拝め、鹿児島港に到着する18時50分までは全ての島を日中に寄港することが出来、加えて十島村に属する5つの無人島、硫黄島等から成る三島村を望み、種子島・屋久島を右舷に見て、最後のフィナーレとでも言うのであろうか「開門岳」が旅人を迎えてくれる。薩南の多島海を行く夏のクルーズである。



海中都市をイメージした壁画
「前籠漁港」(宝島)



宝島を出港して南下、
エメラルドブルーは輝きを増す。

○最後に

名瀬には45分遅れの15時15分に入港した。鹿児島から乗り通したのは予想通り筆者1名のみであった。明日は朝5時50分発の船で奄美群島3港、沖縄の本部（もとぶ）経由で那覇に向かう。鹿児島からの寄港地が12港、名瀬でのアイドリングが14時間あったがそれでも12港寄港44時間の鹿児島～沖縄の旅である。また、このトカラ列島には戦争に纏わる悲話もある、昭和19年8月22日一般人と沖縄国民学校の児童、乗組員併せて1,700有余名を乗せた疎開船「対馬丸」は、悪石島沖11kmの海上で米軍潜水艦の攻撃を受け沈没し、1,500名近くが犠牲になったという。その悪石島の海の見渡せる地に慰霊碑が立てられ今も住民による献花が絶える事がないと聞く。

2014年1月乗船（つづく）

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関（独立行政法人を含む）
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 輸出入関係手続きに〔国内物流〕関係する情報源と用語集
- ▶ 国際空港の公式ページ
- ▶ 国際貿易港の公式ページ
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体（国内）
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体（海外）
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関する国際機関
- ▶ その他の組織・機関

JASTPRO 第39巻 第11号 通巻第425号

・禁無断転載

平成26年2月25日発行 JASTPRO刊13-13

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電 話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 山本達見

本誌は再生紙を使用しております。

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申しあげますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【申込み宛先】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 石垣 充

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures