

# JASTPRO 463

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2017-06

## 今月号の内容

- 記事1. 平成28年度 事業報告書 ..... 1
- 記事2. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(29) ..... 8  
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ ..... 16

＝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. 平成28年度 事業報告書

平成28年度事業報告につきましては、平成29年6月2日(金)に開催されました第14回理事会において決議され、その後平成29年6月19日(月)に開催されました第10回評議員会において承認されましたので、その主要な事業報告の概要をご紹介します。

なお、事業報告書と決算報告書を弊JASTPROホームページに掲載しておりますので以下をご参照ください。

<http://www.jastpro.org/about/financialdata.html>

### 1. 概況

近年、経済のグローバル化は着実な進展を見せている。日EU経済連携協定の合意に向けた交渉が進展しており、また、東アジア地域包括的経済連携(RCEP)、アセアン経済共同体などメガFTAの創設や経済連携深化に向けた動きが、今後とも活発化していくことが予想される。

また、2014年11月に採択されたWTO貿易円滑化協定は、貿易規則の透明性向上に関する措置や輸出入手続の簡素化・迅速化に関する規則の整備等が含まれており、早期発効が期待されていたが、批准したWTO加盟国・地域が本年2月22日に112となり、協定発効までに必要な批准国・地域数(110)を超え、発効した。

これらのメガFTA創設やWTO貿易円滑化協定からより大きなメリットを享受するためにも、国際貿易取引等に係る各種手続の簡素化、電子化の推進は重要であり、ASEANシングルウィンドウをはじめ国境を越えた電子データ交換のためのインフラ整備が進んでいるところである。経済のボーダーレス化の進展に伴う国際貿易の安全性と円滑化のためにも、国際貿易取引等にかかる各種手続の簡素化、電子化の推進がますます肝要となっている。

当協会は、昭和49年の創設以来、国連CEFACT<sup>1</sup>の我が国唯一の窓口機関として、また、AFACT<sup>2</sup>の創設メンバーとして、国内外における貿易関係手続に関する国際標準化活動へ積極的に参画するとともに、我が国をはじめとする世界各国の貿易取引を巡る新たな制度等にかかる調査研究活動及び「日本輸出入者標準コード<sup>3</sup>」にかかる維持・管理業務を行ってきているところであるが、平成28年度に計画した各種事業についても、関係団体等のご協力を得て実施することができた。

### 2. 事業計画等の承認

平成28年度事業計画及び収支予算については、平成28年3月1日(火)に開催された第9回理事会に

- 
- 1 国連CEFACTは、国連ECE/WP.4(貿易手続簡素化作業部会)が平成9年3月に発展的に改組されたもので、現在の正式名称は、The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business(貿易円滑化と電子ビジネスのための国連センター)という。改組当初は、『行政、商業、運輸に関する手続及び実務簡素化センター』(Centre for the Facilitation of Procedures and Practices in Administration, Commerce and Transport)と呼んでいたが、平成12年3月、略号のUN/CEFACTはそのままで、その名称のみが変更されている。
  - 2 AFACTは、Asia Pacific Council for Trade Facilitation and Electronic Business(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)といい、従来の「アジアEDIFACTボード(ASEB)」が、平成11年9月の第17回ソウル会議において発展的に改組され、AFACTの略称はそのままで太平洋地域を加え、非政府組織として活動している。
  - 3 日本輸出入者標準コードは、昭和43年、日本船主協会がコンテナ化に対応するため開発した輸出入者符号表(いわゆる「船協コード」)が前身であり、昭和58年から当協会が保守・管理を行っている。

において決議され、その後平成28年3月24日(木)に開催された第6回評議員会において承認された。

### 3. 事業別活動

#### (1) 広報等普及事業

平成28年度の広報等普及事業については、その具体的事業を①広報普及事業、②制度・電子化調査研究事業、及び③国際機関との連携推進事業に区分し、それぞれの事業を以下のとおり実施した。

##### イ 広報普及事業

- ① 国連CEFACTが推進する貿易関係手続の電子化及び電子商取引のための国際標準化の動向、各種勧告、我が国及び諸外国の法令、手続き、政策の動向等の情報を収集し、当協会が発行する広報誌（「月刊JASTPRO」、月1回発行）及びホームページ上に編集・掲載するとともに、当協会の賛助会員及びこれらの動向等に関心を有する関係団体・機関、企業等に幅広く配布した。また、当協会の窓口での閲覧等を可能とするとともに、希望者に対して無償で配布した。
- ② （一社）全国中小貿易業連盟が兵庫・大阪において開催する時局講演会（2地区で約220名が参加）、その他関係団体が主催する会合等に、それぞれの要請に基づき講師を派遣し、国連CEFACTの動向や貿易関係手続の簡素化・電子化等に関する説明を行った。
- ③ また、これまでの調査研究活動を通じ、貿易取引に関する「国際売買」、「物流（運送関連の保険を含む一連のサービス）」、「金融（決済と信用）」、そして「貿易管理（通関、貿易に関する規制など）」の4分野から構成される相互の関連性等について、これを分かり易く解説していくことが必要であるとの認識に立ち、早稲田大学の名誉教授で当協会調査委員会の委員長を長年務めている「椿弘次氏」にお願いし、「貿易の実務と理論」とのテーマにて、当協会の広報誌に連載（平成26年9月以降）した。

##### ロ 制度・電子化調査研究事業

平成28年度においては、制度・電子化調査研究事業として以下の3事業について、それぞれ実施した。

#### ① アフリカにおける貿易取引等の電子化に関する調査

当協会は、平成27年度調査研究事業として、アフリカに焦点をあて同地域が高成長を続ける中で、多様な経済活動の拠点として、また消費マーケットとして注目を集め、多くの日本企業が事業展開を行っている状況等を踏まえ、アフリカでの貿易取引に関する電子化の状況等について調査を実施し、アフリカ54ヶ国の実態を報告書に要約するとともに、関係業界等にセミナーを開催し情報提供を行った。

平成28年度においては、前年度に調査したアフリカ各国が多重的に参加している「地域経済共同体」に焦点をあて調査を行った。その一環として、8月にケニアで開催されたTICAD VI（第6回 アフリカ開発会議）に併行して催された多くのサイド・イベントに担当者を派遣した。特にタンザニアを事務局とする東アフリカ共同体（EAC：East African Community）やボツワナを事務局とする南部アフリカ開発共同体（SADC：Southern African Development Community）は日本の企業の進出も多く、本年度の調査報告書は地域共同体での貿易手続と電子化の実態等、国境を越えて地場で広く活動をされている関係業界の方々をはじめ、多くの方々に関心をお持ちいただける情報提供になったと考える。

## ② TPP協定の利活用促進のための調査とその情報提供(原産地手続等)

平成28年2月にTPP協定が署名に至ったことから、TPP協定の利活用促進のため、政府施策を念頭に原産地規則等に関する輸出入者への啓蒙・普及に向けた調査研究と関係企業等に対する情報提供を展開することを計画していた。しかしながら、TPP協定の発効が当面見込めない状況となったことから、TPP協定の利活用促進のための情報提供(原産地手続等)については、時期を待つこととした。

一方、我が国はすでに15の経済連携協定を締結している。貿易に関して経済連携協定のメリットを最大限享受するためには、協定ごとに定められている原産品として認められるための要件及び特惠待遇を受けられるための手続き等についての理解が求められ、専門家等による輸出入者への丁寧な説明が必要となる。そのため、原産地規則に関し、当協会のホームページへの論文、エッセイの掲載、業界団体への講演等を実施し、関係業界等へ情報発信を行った。

## ③ 国連CEFACT日本委員会の活動に対する支援

国連CEFACT日本委員会(JEC<sup>4</sup>)は、我が国において国連CEFACTが開発する勧告や標準の普及・促進活動を支援するための組織として平成2年に関係業界団体、企業等により設立された(当協会が事務局)。

JECは、総会を平成28年7月に、運営委員会を平成28年6月、同年9月及び平成29年3月にそれぞれ開催し、また、JECの下部組織である「国連CEFACT標準促進委員会」を平成28年10月、同年11月及び平成29年3月の3回にわたり開催した。当協会はその事務局として、国連CEFACT総会への対応の協議、国連CEFACTが進める国際標準化に向けたプロジェクトや各種勧告(勧告第1号「貿易書類の国連レイアウトキイ」改定案、勧告第36号「シングルウィンドウ相互運用性」、勧告第41号「貿易円滑化における官民パートナーシップ」等の審議)に関する我が国関係業界の意見の集約等を実施するなど、所要の支援を行った。

なお、JECの下には、当協会と関連が強い他の団体が事務局を務める「AFACCT旅行関連日本部会」及び「サプライチェーン情報基盤研究会」が設置されており、それぞれの活動が有効に機能するよう、各部会等が開催する委員会に可能な限り参画した。

## ハ 国際機関との連携推進事業

平成28年度においては、国連CEFACTはもとより、我が国の貿易相手国としてのウエイトが高いアジア太平洋地域の各国が加盟するAFACCT会合のホスト国となり会合を日本で開催するなど以下の会合へ参加し、その概要を要約の上、当協会の広報誌やホームページに掲載するとともに、賛助会員をはじめ、関係団体・機関、企業等に幅広く情報提供に努めた。

### ① 国連CEFACT総会等への参加

国連CEFACTの総会は、年一回、ジュネーブにて開催され、また同フォーラム会議は、春季と秋季の年2回開催(ジュネーブ等)されている。

平成28年度の総会及びフォーラムは、以下のとおり開催され、それぞれの会合に専門家等を派遣

4 JEC(UN/CEFACT Japan Committee)：平成19年6月25日開催のEDIFACT日本委員会(JEC)総会において、JECの略称はそのままし、フルネームを国連CEFACT日本委員会に改称するとともに規約の一部改正を行い現在に至っている。

し、国際標準の策定に向けた各種プロジェクトの進捗状況等に関する情報を収集した。

○第22回国連CEFACT総会(ジュネーブ・スイス):平成28年4月21日(木)～22日(金)

《トピック》

- ① 国連CEFACTビューロ副議長の追加選任
- ② 国連CEFACT規約改訂の承認
- ③ 国連CEFACT中期運営戦略「国連CEFACTが目指す方向性」の承認

○第27回国連CEFACTフォーラム(ジュネーブ・スイス):平成28年4月25日(月)～29日(金)

《トピック》

- ① ビューロ体制の再編
- ② 国連持続可能な開発ゴール(SDGs)への国連CEFACT成果物の貢献
- ③ ミニコンファレンス方式の導入

○第28回国連CEFACTフォーラム(バンコック・タイ):平成28年9月26日(月)～30日(金)

《トピック》

- ① 国連ESCAPならびに国連アジア太平洋電子取引専門家ネットワーク(UNNeXT)との連携
- ② サプライチェーン参照データモデ

○第29回国連CEFACTフォーラム(ジュネーブ・スイス):平成29年3月27日(月)～31日(金)

《トピック》

- ① 国連持続可能な開発ゴール(SDGs)に対応したミニコンファレンス
- ② UN/LOCODEコンファレンス

## ② 国連CEFACTビューロ議長との意見交換

平成28年10月3日(月)、国連CEFACTのビューロ議長であるDr. Lance Thompsonの来日の機会を捉え、同議長をゲストに迎え、平成28年度第1回国連CEFACT標準促進委員会が開催された。会議には国連CEFACT日本員会のメンバー等17名が参加し、同議長から国連CEFACT活動について個別具体的なプロジェクト等の説明が行われ、参加者からの国連CEFACT活動に関する要望と今後の国連CEFACTにおける方向性について意見交換が行われた。

## ③ AFACT会議の日本での開催

当協会は、AFACTの創設メンバーとしてこれまでもAFACTの諸活動に積極的に参画してきた。

AFACTは、毎年度メンバー各国がホスト役を交替により担当し、年2回、中間会合(春季)と総会(秋季)を開催している。平成27年12月にイランで開催された第33回総会において、平成28年度は日本をホスト国として開催することが決定し、中間会合を5月に浜松市「アクトシティ浜松(コンgresセンター)」で、総会を11月に東京都「アルカディア市ヶ谷」で、それぞれ関係団体等の協力を得て実施した。

中間会合及び総会において、AFACT日本代表団長である当協会業務一部長が議長を務め、全体会合の進行等を行った。それぞれの会合の概要については、全体の概要はもとより、原産地証明書の電子化や旅行・観光等を検討内容とする「ビジネスドメイン委員会(BDC)」、サプライチェーン

関連標準の開発や最新技術動向への対応を検討内容とする「基礎技術・手法委員会（TMC）」及び普及啓蒙活動への対応を検討内容とする「コミュニティ支援委員会（CSC）」での活動概要等を当協会の広報誌へ掲載するとともに、ホームページにも公表し、当協会賛助会員をはじめ関係団体・機関、企業等に幅広く広報した。

【第34回 AFACT 中間会議（浜松）】：平成28年5月23日（月）～25日（水）

《トピック》

- 第22回国連CEFACT総会及び第27回国連CEFACTフォーラムでの活動概要報告
- サプライチェーンマネジメントEDIを拡張した新技術への対応

【第34回 AFACT 総会（東京）】：平成28年11月7日（月）～9日（水）

《トピック》

- AFACT/国連ECE間での相互協力のための覚書(MoU)締結の推進
- 平成29年度HOSTを台湾とすることに決定
- Capacity Building Workshop(AFACT-国連ESCAP共催)の開催

#### ④ 国連CEFACTアジア太平洋地域ラポーター<sup>5</sup>活動への支援

国連CEFACTは、国連の場で合意された国際標準や諸勧告を世界的に普及・促進等を図るべく、各地域にラポーターを選任し活動を展開している（現状はアフリカとアジア・太平洋の2地域）。

当協会の業務一部長は、平成27年2月に開催された第21回国連CEFACT総会において、AFACT加盟各国からの強い要請を受けアジア・太平洋地域ラポーターに任命（2年間）された<sup>6</sup>。

当協会においては、アジア・太平洋地域における貿易関係手続の簡素化及び電子化の推進が我が国にとっても重要であるとの認識に立ち、国連CEFACTとアジア・太平洋地域との懸け橋として、同ラポーターが行う貿易関係手続の円滑化と電子ビジネスの普及・促進に向けた諸活動を全面的に支援した。

#### ⑤ APTFFへの参加

国連ESCAPは、アジア開発銀行の協賛により、アジア太平洋地域の貿易円滑化と電子化を促進するため、平成21年以降毎年秋季に、APTFF(Asia-Pacific Trade Facilitation Forum:アジア・太平洋貿易円滑化フォーラム)を催しており職員を派遣してきているが、平成28年度はAPTFFの開催はなかった。

## (2) 日本輸出入者標準コード事業

日本輸出入者標準コード（以下、「JASTPROコード」という。）は、我が国において輸出入業務を行う当事者を特定する最も基本的なコードであり、NACCSの利用者（税関、通関業者、船会社、航空会社、

5 ラポーターとは、フランス語のRapporteurの英語読みで、国際会議等で特定任務のために任命される専門家のことで、任務の遂行状況を当該会議に報告する役割を負う。現在、国連CEFACTでは、アジア太平洋地域とアフリカ地域にラポーター2名が任命されている。

6 平成29年4月にジュネーブで開催された第23回国連CEFACT総会において、後任のアジア・太平洋地域のラポーターとしてUrachada Ketprom氏(タイ)が任命(任期2年)された。

倉庫業者、運送業者、銀行等)は、このJASTPROコードを入力することにより、貿易業者名等を識別して入出力や検索が可能となっている。

財務省・関税局は、平成29年10月のNACCS第6次更改に併せ、それ以降の税関長に提出する輸出入申告等においては、国税庁が通知する「法人番号」に一本化する旨公表した。

法人番号は、当該企業名等の表記方法が「和文表記」であり、一方、輸出入申告手続を受付けるNACCSは、「英文表記」であることを要件とするため、NACCSで法人番号を使用するためには「和文表記」を「英文表記」に変換する必要がある。このため当協会は、NACCSセンターからの要請を受け、JASTPROコード(英文表記)と法人番号とを紐付け(利用者が従来どおりJASTPROコードを入力すれば、NACCSは英文表記と法人番号が対応した形で受理できる)するため、平成28年3月以降、NACCSセンターはもとより関係3団体(日本通関業連合会、航空貨物運送協会、国際フレイトフォワードーズ協会)の協力を得て、JASTPROコードを取得している輸出入者等(約9万3千社)に対し案内を送付し、「法人番号登録申請書」の提出を受けて、紐付け作業を実施してきた。また、本年1月から3月にかけて案内に対し回答のない者(案内が届かず返送されてしまった者を除く)約3万社に対し再度案内を送付し、紐付け作業を実施している。平成29年3月末現在、約6万6千社について紐付け作業が終了した。

### (3)その他の事業

#### イ セミナー等開催事業

平成28年度に計画したTPP関連のセミナーは、本年1月TPP協定について米国が離脱を表明し、早期の協定の発効が期待できないことから、開催を延期することとし、国際情勢を踏まえ、より時宜に合った内容で実施すべく調整中である。

#### ロ 技術協力への支援事業

経済のグローバル化が進展し種々の経済連携協定が結ばれる中で、国際貿易関係手続の効率化、簡素化及び電子化は、一国だけで達成することは不可能であり、緊密な国際協力が必要不可欠である。このような状況下において、JASTPROに対し、WCO(世界税関機構)が実施している技術協力事業(受入研修)・国際啓蒙活動(講師派遣)、JICAが実施している途上国税関職員に対する研修等への協力(講師派遣)要請等があった。これらの技術協力事業への支援・協力は、国際的に貿易関係手続の簡易化を推進し、ひいては途上国における日系企業の貿易活動の促進にも裨益するものであることから、積極的に当協会業務二部長を派遣し、支援・協力を行った。主な支援・協力は以下のとおり。

- JICA 技術協力受入研修での講演(千葉県柏市):平成29年1月16日(月)  
《トピック》特惠原産地規則における世界的傾向
- 税関研修所主催関税技術協力研修での講演(千葉県柏市):平成29年1月16日(月)  
《トピック》原産地規則の専門家として
- WCO 主催 HS改正に伴う特惠原産地規則の更新に関するワークショップでの講演  
(ブリュッセル・ベルギー):平成29年2月7日(火)  
《トピック》Business Sector's Opinion - HS revision and Transposition of PSRs

**ハ 受託調査事業**

平成28年度については、当協会が実施可能なテーマでの調査事業のオファーがなかったため、受託調査事業は実施しなかった。

以上



## ◇連載◇

## 記事2. 貿易の実務と理論(29)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

## はじめに

前号で、Incoterms® 2010が貿易取引条件を再分類し、定期運送により運送手段を問わないで運送される商品の売買に関する第一グループと不定期の海上ないし水上運送を利用する売買取引で、主としてバラものを対象とする4条件（すなわち、FAS, FOB, CFR, CIF）の第二グループに分けて画期的としたことを説明した。そして、後者のグループに焦点を当て、航海傭船契約の約款との整合性などを検討した。

今号では、第一グループのうち、国際定期貨物運送において主流の貿易取引条件になると期待されてきたFCA, CPT, CIPの三条件が、少なくとも、日本の貿易取引においては期待されたほどに普及していない事情にあることを検討してみたい。その際、アメリカの主要鉄道ターミナルを仕向地とする海陸の複合運送に関する事案を参考例にしたい。画期的な先例として注目されたNorfolk Southern Ry. Co. v. Kirby事件（543 U.S. 14, 2004 AMC 2705、以下Kirby事件という）以後の展開については、多く論じられているので、それらに譲りたい<sup>1</sup>。大陸国として、また、世界の輸入貿易におけるシェアの高い国であるアメリカの事案が貿易の実務に与える影響は大きい。日本やイギリスのように、依然として海の港が主要ターミナルであり、内陸の浅い国における運送事情に比したアメリカの特異性と海陸複合一貫運送に対応する運送人の責任制度に注目するからでもある。

## 1. 海陸複合一貫国際運送における陸上区間の運送責任へのB/L約款の適用

これについては、2004年のアメリカの最高裁の判例（前掲）が注目されることは、しばしば言及してきた。その場合における判例の原則は、(1) 通し運送証券（a through B/L, or a Combined B/L）で、かつ、海陸一貫して一枚のB/Lによって規律され、陸上運送区間についてもHague Rulesに基づく国内法（「国際海上物品運送法」（COGSA））を拡大適用する約款、(2) B/Lに代表される証券に記載の運送を一個の運送として扱い、海上区間とは別個に陸上運送区間について運送証券が発行されていないこと、(3) 運送賃も、全区間に対して採算（quote）される定率（tariff rate）が適用され、インボイスなどでそれが裏付けられる国際複合一貫運送契約であり、その経済的効率が尊重されるべきことを要件としている<sup>2</sup>。

この原則は、B/L発行人を責任主体とし、その証券に規定された運送サービスに参加し、運送を分担するその他の運送人を下請運送人（subcontractor）、運送付随サービスの提供者を履行補助者とみなし、B/L発行人と同等の責任原則を定めるいわゆるHimalaya約款が有効に適用されることで、補強されている。さらに、下請運送人などは主たる証券の発行人（the Master B/Lの発行人）に対してのみ責任を負担する旨を定め、荷主関係者（B/L約款上は、Merchantと定義される者）の下請運送人などに対する裁判上の請求を無効にする効果を持つExoneration Clauseで補強されることがある<sup>3</sup>。

1 代表的論文として、Michael F. Sturley, *Maritime Cases About Train Wrecks: Applying Maritime Law to the Inland Damages of Ocean Cargo*, 40 J. Mar. L. & Com. 1 (2009)を参照されたい。

2 後述のGP Trucking Co., Inc. v. Zurich American Insurance Company, 2016 AMC 255(D. South Carolina 2015)参照。

3 *Sompo Japan Ins. Co. of America v. Norfolk Southern Ry. Co.*, 2014 AMC 1817(2d Cir.2014), pp.1821-1822参照。

したがって、これらの要件を約款に具体化し、B/Lに運送サービスの始点と終点を明記することが求められる。すなわち、運送品の受取地 (place of receipt) と引渡地 (place of delivery) が運送証券面に明確にされていることが必要である<sup>4</sup>。さらに、Himalaya約款上の要件である履行補助者の種類を明示することが求められる。日本の実務上のB/L約款も、同様の規定を置いている。MOL Combined Transport B/L第1条(定義)、第2条(運送の表定料率)、第4条(下請運送と補償)、第5条(運送責任)、第6条(その他の運送責任約款)のとりわけ(2)高価品の申告、(7)NVOCCのB/Lと運送人のB/Lの関係、第7条(荷主詰めコンテナ (Merchant-packed Containers))などがこれに該当し、同様の約款が、NYK B/L, K Lines B/Lにも見られるが、相互にコンテナ・スペースの利用をslot charterやspace charterと称して日常化しているので、ごく普通の事情である。同じことがNVOCCのB/LとVOCCのB/Lの間についても、当然、妥当する。

Kirby事件では、国際複合一貫運送の効率性を重視する政策的な判断が働いたと思われるが、その判断を支える法的要件を明らかにし、それにより国際複合一貫運送契約に枠(射程, range)をはめたともいえる。その枠は、国際標準規格の海上運送用コンテナの使用による規模の経済性、運送・荷役の合理化による迅速、廉価、安全な運送サービスの提供であり、参加運送人及びその履行補助者が一個の契約により統一的に規律されることによる衡平の達成である。それに随伴して、経済的便益が向上すると想定されている。

以上の要件を具体的に示す事案として、Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. v. Evergreen Marine Corp.事件 (621 F. 3d 215(2d Cir. 2010); 2010 AMC 2775、以下Mitsui caseという)がある。本件においては、在米の本社が、日本にある関連会社を通じて製品のFOB買付けを行い、日本で日本の損害保険会社に保険契約を手配してアメリカ向けに出荷し、アメリカ国内で鉄道運送中の事故により損害が発生した。これに対し、保険金を支払って、運送人に対する荷主の請求権を保険代位により継承した損害保険会社が、鉄道運送業者を相手取って訴えを提起し、アメリカ国内の鉄道運送法 (the Carmack Amendment) に基づく賠償の適用を求めたものである<sup>5</sup>。

少し詳細に事案を説明すると、本件の売買契約関係は、以下のとおりである。

ノースカロライナ州にある自動車部品関連の企業は、日本の関係会社からFOB条件で自動車及びその部品を購入した。FOB条件であったが、日本側が清水港からノースカロライナ州のStatesvilleにある買主の施設までの運送を手配した。Evergreen Marine Corp.が運送人として荷主と契約した。日本の港とアメリカのLAの間で国際海上運送が行われ、LAからノースカロライナまでは鉄道運送が手配された。VOCC(海上実運送人=actual ocean carrier)であるEvergreenは、この複合一貫運送に対し、非流通性の運送状を発行した。その運送状は、アメリカのCOGSAが全運送区間にわたり適用され、運送の遂行のために下請運送人を雇い入れる権限を運送人に付与し、その下請運送人に、運送状に基づき、海上実運送人と同様の抗弁と責任制限が適用されることを定める規定が含まれていた。本件の下請運送人はUnion Pacific (UP)であり、LAからノースカロライナ州までの鉄道運送を担当した。UPは、COGSAに定める責任制限の適用を自社の運送約款で定め(いわゆる至上約款の撰取が行われていた)、陸上運送における実損額の賠

4 運送証券面にpre-carriage byと記載され、B/Lによる運送の始点に至る予備的運送は、一応、B/L約款の適用外におかれるだろう。

5 なお、陸上運送に関する準司法機関であるアメリカのSTB (=the Surface Transport Board)の管轄は、アメリカ国内の州際運送、陸接のカナダ、メキシコとアメリカ国内の間の国際陸上運送に限られることは諸判例で明確にされている。国際複合一貫運送が、複合一貫運送証券により規律されているときは、STBの管轄外であることが、Regal-Beloit事件(後出、p.10参照)で確立した。

償を期待するならば、荷送人に運送品の価額を100%申告し、それに見合った割増運賃を支払うよう求めていた<sup>6</sup>。荷主関係者は、このような高価品申告を控え損害保険会社に保険手配することが経済的に得策と判断し、本件の場合、三井住友海上が通常の貨物保険を引き受けた。

UPによる鉄道運送中に、アーカンソー州で列車が脱線し、貨物に相当の損害が発生した。保険会社は、38万ドル余を支払い、運送人とその下請運送人を相手に保険による代位請求を行った。損害保険会社は、鉄道運送法により厳格責任の原則に基づき認められるはずの賠償額を請求したが、鉄道運送人たちは、COGSAの責任制限額、一包み当たり500米ドルの責任制限額の適用を主張して、反論した。

これに対し、裁判所は、LAは一貫運送の中間地点 (a mid point) であって、第二の別個の運送の始発地点 (point of origin) ではない。換言すれば、そこで国際運送が終了し、新たにアメリカ国内の運送を開始するべく鉄道運送契約が結ばれたのではないと説示した (Mitsui case at p. 2781)。外国の出荷地点で運送品が受け取られ、国際複合一貫運送を遂行するため、一貫して運送人が運送品を管理していたのであって、UPはアメリカの鉄道運送法に定める「受取鉄道運送人 = a receiving rail carrier」に該当せず、国際複合一貫運送の中間地点でその後半の運送区間を担当する者である。したがって、アメリカの陸運局 (STB) の管轄外の運送であり、アメリカの鉄道運送法 (the Carmack Amendment) が、本件の一通の運送状に基づく国際複合一貫運送に適用されることはないと判示された (Mitsui case at pp.2279-2281)。同種の事案であり、本件に数か月先だってアメリカの最高裁が判断を下していた Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal-Beloit Corp. 事件 (130 S.Ct.2433, 2010 AMC 1521) において、the Carmack Amendment の適用はないことが判示されていた。すなわち、国際複合一貫運送が、一通の通し運送書類により一貫して遂行されるとき、外国で運送品を運送のために受け取った VOCC あるいは NVOCC を STB の管轄下の a receiving rail carrier とみなすことは、効率の優れた国際運送形態を違法扱いすることにつながる。そのような解釈は妥当ではない。この事案の判決はこれに従うものと見られる。

さらに、最近の事案では、海上運送の運送書類が、通し運送書類であるかどうかは、4点の要件を充足しているかどうかに係ることを明確にして、前述の Regal-Beloit 事件の原則に念が押された<sup>7</sup>。すなわち、以下の4点が対米複合一貫運送の要件として重要である。

1. 運送書類が最終仕向地 (the final destination) を明示し責任区間を定めていること
2. 全運送区間に対する運送賃が前払いされていること
3. 別途、国内運送を対象に運送書類 (a separate domestic B/L) が発行されているか否か (それが発行されていないこと)
4. 荷送人及び運送人の行為全般から判断して、door-to-door の運送の経費計算、インボイスの作成などがあるかどうか

証拠と証言及び事情聴取などに基づき、本件の運送はスペインとテネシー州の間の国際運送で、以上の4点のいずれも通し運送書類の要件を満たしており、US COGSA の一包み当たり500米ドルの責任制限が認められた。なお、仕向地渡し条件の DAT, DAP, DDP も、同様に国際複合一貫運送の利用を想定したものであるが、出荷地で仕切る送付売買が一般的であるので、ここでは言及を控えたい。

6 いわゆる高価品申告の手続きであり、申告価額まで責任制限額を引き上げる選択を許容する「公平な機会の提供」理論 (a fair opportunity doctrine) にかなう措置である。

7 GP Trucking Co., Inc. v. Zurich American Insurance Company, 2016 AMC 255 (D. South Carolina 2015).

いずれにしても、日本の地理的位置からすれば、貿易取引は概ね長距離の国際運送を伴うので貨物保険を手配するのが普通である。FCAおよびCPT規則では輸入者が自己の利益のために、CIP規則では売主が買主に対する義務として、それぞれ運送保険を手配する。すなわち、CIP規則の場合のみ、売主の貨物保険契約手配義務としてIncoterms<sup>®</sup> 2010に規定されて、ICCの(C)条件が標準的な保険条件とされている(Incoterms<sup>®</sup> 2010、CIP A(売主の義務)3b)参照)。しかしながら、FCAおよびCPT規則では、契約上の義務ではなく、売買当事者が自己の利益を保護するために、自主的に貨物保険の手配をする。したがって、売買当事者がそれぞれに自主的に貨物保険契約を手配するとき、重複保険にならないよう留意することが、合理的な費用負担のためにも重要である。

その際、売買契約上の運送品に対する物理的損害に対する負担の仕切り(Incotermsの規定では、A5およびB5=Transfer of risksに当たる)について、正確に理解することが求められる。併せて、貨物保険は運送保険であるので、運送人の運送責任との関係を反映し、運送品の特質に見合った適当な保険担保条件を選ぶことも重要である。

複合一貫運送の性質上、この点に配慮しやすいFCAもしくはCIP規則が、保険契約と運送契約を一元的に管理できるため、売主が運送手配し、買主が保険契約の手配をするCPT規則に比して優れていると思われる。ただし、買主が、損害保険会社との間で有利な包括保険特約を結ぶことができれば、この点はさほど重視されない。

判例の多くが、複合運送人またはその下請運送人を相手取って、損害保険会社が保険代位によりアメリカ国内での陸上運送事故による損害賠償請求の訴えをアメリカの輸入取引において提起しているものである。したがって、貿易取引条件としては、外国の出荷地を起点とする国際複合一貫運送を前提にし、運送書類上は陸上のターミナルを引渡地あるいは最終仕向地とする運送に基づく請求と想定されるので、貿易港(ocean port)を仕向地とする従来型のFOB, CFR, CIF条件でないことが判る。ただし、事案の売買条件がFCA, CPT, CIPのいずれであったかは、判例集からは必ずしも明らかでない。なお、最初の運送区間が国際海上運送であるときの複合運送証券の信用状に基づく記載要件については後述する。代位請求している損害保険会社の営業所の立地から選択された売買取引条件を推測する以外に方法はない<sup>8</sup>。

貨物保険においては、運送約款(Transit Clause)により、保険の目的の運送品が運送状態(in transit)にあれば、保険契約の対象になるから、複合一貫運送契約であるか、区間運送契約であるかは、さほど重要なことではない。複合一貫運送契約の場合には、貨物保険証券において運送の開始時点を明示し、運送品の引渡地点を終点としておけば、複合一貫運送に対応する保険による一貫的保護が得られうる。重要なことは、保険証券で保護される滅失・損傷の発生時に、保険の目的(この場合は、貿易貨物)に経済的利害関係(被保険利益)を有するのは、売主あるいは買主かのいずれであるかを明確することである。それが、貿易売買条件の選択に係る事柄である。

問題は、国際複合一貫運送で、かつ、貨物保険の運送約款(Transit Clause)により運送全区間が保険保護の対象になりうるにもかかわらず、従来型のFOB, CFR, CIFの各規則で国際売買契約を仕切ると、port-to-portの運送区間(ocean leg)と内陸運送区間(land leg)が、運送責任や保険保護において分断されることである。例えば、アメリカとの貿易取引において、コンテナによる複合一貫運送が、別途、内陸区

8 Michael F. Sturley, et al., *The Rotterdam Rules*, Sweet & Maxwell 2010, para. 9.020 (Non-Negotiable Transport Documentsが発行されている場合のIllustration 9-4におけるFCA、同書、para.9.030, Illustration 9-8 (D/P salesの場合)の言及は、売買条件の選択の課題に関するものではないので、本稿では例示にすぎないものと解する。

間のみを対象にした運送書類が陸上運送人により発行されることになれば、その書類に規定の内陸運送の責任原則が適用され、二つの運送責任原則が繋げられることになる。その結果、network liability (異種責任原則の組み合わせ型責任)となり、対荷主一貫責任制であるとしても、責任原則が運送区間毎に異なるため、参加運送人間で補償・精算の調整が必要になる。荷主としては、運送約款により保護されて、全運送区間が切れ目なく保険求償の対象になるとしても、保険金を支払って運送人に代位請求する損害保険会社としては、異種の責任原則に対応した手続きを取らなければならない。荷主にとっては、可能な限り広い保険保護が得られるICC (A) 条件で保険手配をしなければ、比較的高価な製品の取引において、保険保護の対象になっていない事故による滅失・損傷に対し、関係の運送人を相手取って賠償請求することが必要になることもある。いわゆる手仕舞い作業 (取引の事後的処理) に経費と時間がかかる結果を招くことになる。

このため、保険保護の対象区間と並んで、保険担保条件の選択も重要になる。

先に触れた「公平な機会の提供の理論」によれば、運送品の価額を申告して、責任制限を超える賠償金を得る機会があることを、運送人は荷送人に周知することが求められ、B/Lに運送品の価格申告欄を設けて、その旨を宣言しておくことも対米取引では必要となることもある。実際には、このような申告をする荷送人の例は少ないのが実情である<sup>9</sup>。保険金を支払った損害保険会社が、実損額の賠償 (actual damages) を定めるアメリカの鉄道運送契約の原則の適用を受けようとして、国際複合一貫運送の国内陸上区間を担当し、事故を引き起こした鉄道運送人を相手取って、損害賠償を請求する事情は理解できる。

売買当事者の観点からは、さほど重要に思われなくてもいいが、運送契約も保険契約も通しの一つの原則で処理できることが、貿易の円滑化の観点からも望ましいだろう。また、国際運送と貨物保険は、コインの裏表のような関係にあり、運送契約の条件と運送品の性質を勘案して対処すれば、結果的には運送契約か貨物保険契約のいずれかで荷主の経済的利益が保護される建前になっている。

## 2. 国際複合一貫運送を利用する貿易取引の売買条件

在来船のB/Lの下に運送される運送人の責任区間は、積み船側と揚げ船側の区間を責任区間とするいわゆる tackle-to-tackle 主義である。運送は、本来、運送品の受取から引渡しまでを区間とするので、before and after 問題として論じられる tackle の前後は、B/Lに関する国際条約の適用外とされ、法原則上はそれぞれの国内法による請求を妨げず、かつ、国際条約を国内法化した国際海上物品運送法 (COGSA) による責任制限の適用が認められない区間である。しかし、Himalaya 約款により、海上運送人の履行補助者に対してもCOGSAを適用することは一般的である。このような事情は、船積船荷証券 (shipped B/L) の常用を正当化してきた。そして、売買契約上は「本船積込み=placing the goods on board the vessel」を売買上の仕切り (かつては、passing the ship's rail=本船の欄干通過という言い回しが用いられたことは、周知のとおりである) とする条件 (FOB, CFR, CIF の各条件) と永年に亘り適合するものと解されてきた。

これに対し、国際海上コンテナによる複合一貫運送が普及したために、運送人のターミナルでの運送品の受渡しが重視され、運送責任の区間も「受取から引渡し」までの原則によることになり、物流サービス上は

<sup>9</sup> Mitsui case, at p. 2777 および同所に引用の Royal & Sun Alliance Ins., PLC v. Ocean World Lines, Inc., 612 F.3d 138, 142, 2010 AMC2784, 2788 (2Cir. 2010) 参照。

door-to-doorの運送と通称され、B/Lの書式も受取式 (received B/L) が一般的になった。このような沿革もあり、1990年版のIncotermsに、1980年版の改訂によりFCA, CPT, CIPの3条件が導入され、今日に至っていることは、共通の認識である。しかしながら、慣れ親しんだ慣習や慣行は容易に廃れることはなく、国際海上コンテナによる運送を前提としながら、従来型のFOBなどが使用され、FCA, CPT, CIPの売買契約への採用が十分進展しなかったことは記憶に残っているところである。これは、貿易取引条件の「誤用問題」として、その改善などが議論を呼んだ<sup>10</sup>。

厳密に言えば「誤用」かもしれない。しかし、背景の諸事情を考えると、「誤用」はやや強い響きを与えているように思われる。国際海上コンテナ運送の基本思想は、「ユニット・ロード・システム」による国際運送の標準化と規模の経済性にある。すなわち、20フィート型、40フィート型のコンテナを標準の運送単位とし、それを一貫運送による運送効率化の手段にしている。その結果、この運送単位に満たない数量の運送品は、フォワーダーなどの混載サービスを経て標準の運送単位に統合される仕組みになっている。言い換えれば、FCA, CPT, CIPの各条件は、大量の取引を定期的に行うことを前提にしているときに具合が良く、かつ、内陸の運送が、国際海上コンテナ運送に円滑に接続していれば、より経済的に有効になる仕組みである。したがって、小口混載貨物 (Less than Container Load Lot=LCL貨物) は、フォワーダーなどの混載サービスにより、ユニット・ロードにまとめられ、その一部として定期運送される。また、日本では国際コンテナ・ターミナルの多くが国際貿易港とその周辺に立地し、運送品のコンテナ・ターミナルにおける受渡しと本船荷役の間の場所的・時間的距離が短い。このため、貿易実務家には、特に輸出に関して、本船積込みを重視するFOB, CFR, CIFとターミナルでの運送品の運送人への引渡を運送責任の始点と捉えるFCA, CPT, CIPの相違がさほど重視されていない。これに、臨海運送サービスの高い安全性が加わって、なおさら、この相違が意識されることが少ない。

LCL貨物を扱う多くの貿易業者は、今日いうところのSCM (物流の一貫・一元的管理) に十分なじんではないようで、伝統的な決済条件である信用状付き荷為替決済が標準的仕法とされているようでもある。それも当然のことのように思われる。大量、定期・反復の取引があり、国際一貫物流サービスが確立している定期運送が存在して、FCA, CPT, CIPの各条件が採択される性質のものであると思われる。国際一貫物流サービスは、大量、定期、継続的取引量があって経済性が発揮されるので、海外直接投資に伴う供給連鎖の関係がある企業間取引にとり、特に魅力的である。また、そのサービスを提供する業者の事業ネットワークが安定的で信用があって、荷主にとって魅力を増すものと思われる。さらに、開港と運送品の出荷地ないし引渡地の間に相当の距離があって、複合一貫運送の制度的条件が整っているとき、それらの3条件の使用が有益かつ有効になるものである。アメリカのような大陸国との貿易に国際複合一貫運送に関する判例が積み重なっていることも、この点から首肯できる。

このように考えれば、国際海上コンテナ運送を利用し、受取式B/Lを使用しながら、船積確認の注記を要求するFOB類似の実務は、port-to-portの国際海上運送が主たる運送モードあるいは最初の運送区間が国際海上運送区間 (ocean leg) である取引において、代金決済を信用状付き荷為替決済条件に拠ることを意味し、それを直ちに「誤用」というのは、やや否定的な印象を与えるかもしれない。

ただし、次の問題は、無視できないことであることに注意すべきである。売買契約の条件をFCAとしながら信用状付き荷為替を決済条件とすると、呈示書類に無故障の船積式B/L (clean on board B/L) を含め

10 新堀 聰『現代貿易売買』同文館、2001年、p.87。

ることが、往々にして信用状条件とされやすい。その場合、信用状統一規則 (UCP) 600 Art.20の適用を受ける<sup>11</sup>。運送書類における運送経路の表示の仕方、運送区間の問題として、最初の運送区間が海上であれば、信用状付き荷為替の指針としてのISBP 745のD6では受取式B/Lが日付を付して発行されると、別段の付記がなければ、船積日と解されるとしている。

このため、コンテナ・フレート・ステーションから出て、本船積込みまでの時点において事故が発生し、無故障の船積式B/Lが発行されないと、信用状に基づく荷為替の取り組みが不能になり、他方、売主が輸出FOB保険を手配していなければ、あるいは売買条件がFCA条件のために輸出FOB保険が手配できなければ、未必の被保険利益（買主の代金未払というcontingencyの結果、売主に運送中の事故による滅失・損傷による負担が生じるという経済的利害関係）が売主に残るので、この種の保険（すなわちFOB輸出保険ないし未必利益保険）の手配は慎重な売主に必要な対応である。このことは、売主に保険契約手配義務がないFCA, CPTの2条件において、信用状付き決済条件としないときで、買主が代金を支払わない場合に備える売主の未必利益保険にも特に妥当する。この保険を手配していないと、買主の代金支払不能を受けて負担することがある運送品の滅失・損傷の結果を保険金で埋め合わせることができない。コンテナ運送のターミナルにおける運送品の運送人に対する引渡しから本船積込みまでの時間が短く、距離も近い例が日本では一般的であり、FCA条件の輸出者がFOB輸出保険を手配することは稀であると言えるかもしれない。その結果、想定外の事情によりFCA売主が代金回収ができず、その間の運送品の滅失・損傷に対する保険金も確保できないことになることは十分認識しておくべきである。

## おわりに

あらゆる運送手段、とりわけ標準的な規格の海上コンテナを用いた国際複合一貫運送にも使用可能な条件として、FCA, CPT, CIPの三条件が「規則」としてIncoterms® 2010で定義されたが、その使用には慎重な考慮が必要であることが明らかになった。すなわち、第一に大量、定期の運送サービスが成り立つことで、いわゆるshipper's pack containerを海上実運送人に用意できる荷主には有効で有益であることである。第二に、国際貨物運送のインフラがいわゆるterminal-to-terminalあるいはdoor-to-doorで整備され、それを運用する複合一貫運送制度がB/L約款で明示され、海上実運送人を中核とする業務の組織的連携により海陸の複合一貫運送サービスが提供されていることである。これに加えて、第三にB/L約款が国際的に事実上統一されていることが必要であろう。

第二の点に関して、最初の運送区間が国際海上運送であるが、後続の運送が比較的短い区間の陸上運送であるときは、従来型のFOB, CFR, CIFでも対応できることに注目したい。とりわけ、小口の運送にそれが妥当する。第一の点に関して、小口運送の量が混載により定期運送化できるほどに大量でmerchant packed containerに仕立て上げられて本格的な定期の国際複合一貫運送が成立することである。国際的なフレート・フォワードナーによる小口混載サービスが、この点で重要な貢献をすることが期待される。

純然たる陸上売買にEXW, FCA, CPT, CIP, DAPなどが陸上運送ベースで使用できても、海陸の複合運送で、B/Lをベースに運送書類を用いると、FOB, CFR, CIF系の決済条件が維持されることは大いにあり得る。特に小口の取引の場合、十分な混載数量を確保するのが難しい場合もあり、main port-to-main

11 Shipped B/Lないし船積確認の注記付きB/Lの提供が信用状条件になる。国際複合一貫運送の最初の区間が海上運送であるときはISBP745 D6ないしD8の要件参照。

port間の海上運送が利用されるからである。

信用状付き荷為替決済が必要な貿易取引には、FCA, CPT, CIPの三条件（あるいは規則）にはわかには使用されないことが懸念される。これらの三条件は関係企業間の長期継続的、大量・定期的物流の需要により適合していると思われ、運送の迅速性も加わって、船荷証券による荷為替決済に依存しない取引に相応しいことである。

[追記とお詫び]

- \*前号のJASTPRO, No.462のpp.7-8の文中のFOISTは誤りで、FIOSTが正しい。訂正してお詫び申し上げます。注10に記載の引用文献は、*Voyage Charter*のようにイタリックにするのが正確です。これもそのように訂正します。
- \*輸入申告と滞船料などについては、点検・確認の必要に言及しました。『関税関係基本通達集』平成28年度版、第2関税定率法基本通達4-8(3)ニ及びへによれば、加算要素としての運送賃は、本邦への運送に実際に要した運送費用であり、傭船契約による許容碇泊期間を超えたために運送人に支払う割増料金(滞船料)は、これに含まれるのを原則とする。ただし、著しく許容碇泊期間を超える場合であって、発生原因に照らし、加算要素とすることが適当でないと認められるときはこの限りでない、とされる。輸入港において発生する早出料(dispatch money)及び滞船料は、輸入港までの運賃計算上、考慮の対象外とされる。
- \*B/L面上に記載につき、「place of delivery」(運送責任の終点)と「place of destination」は異なり、後者は参照情報扱いである。MOL B/L Clause 6(6)参照。Final destinationまでの運送について取り決めたとしても、acting as agent only for the Merchantとされる。その場合の責任などにつき同条(7) NVOCCの各項も参照されたい。

以上



### 記事3. 国連CEFACTからのお知らせ

国連CEFACT公式 Website (<http://www.unece.org/cefact.html>) に以下の記事があらたに4件公表されておりますのでお知らせします。

#### 3-1 9 June 2017:

ATTENTION! Following the publishing of the UN/EDIFACT directory version D.17A on May 31 there appears at least four change requests not applied to the directory. Please refrain from downloading and using the directory until further notice while the UN/CEFACT Validation Focal Point verifies the updated UN/EDIFACT D.17A directory and it will then be re-uploaded to the website.

#### 2017年6月9日

去る5月31日付にてUN/EDIFACT Directory バージョンD.17A 公開についてお知らせしましたが、その後、少なくとも4件の更新がDirectoryに反映されていないことが判明しました。国連CEFACT Validation Focal PointがUN/EDIFACT D.17A Directoryを更新し、再度ウェブサイトにアップロード致しますのでそれまで同Directoryのダウンロード利用はお控えください。

#### 3-2 6 June 2017:

The revision 6 of the code list of trade facilitation recommendation 24 "Trade and Transport Status codes" has been approved by UN/CEFACT Validation Focal Point and is now available on the Recommendations website.

#### 2017年6月6日

貿易円滑化に関係した勧告第24号「貿易と運輸のステータスコード」のコードリストの第6次改訂版が国連CEFACT Validation Focal Pointグループの承認を得、公開されております。

#### 3-3 31 May 2017:

The UN/EDIFACT directory version D.17A has been approved by UN/CEFACT Validation Focal Point and is now available on the UN/EDIFACT website.

#### 2017年5月31日

国連CEFACT Validation Focal PointのメンバーによりUN/EDIFACT directory version D.17Aが承認されましたので国連CEFACTのWebsiteに公開いたしました。

<http://www.unece.org/tradewelcome/un-centre-for-trade-facilitation-and-e-business-unecefact/outputs/standards/unedifact/directories/2011-present.html>

**3-4 18 May 2017:**

UN/CEFACT is pleased to announce the launch of a white paper project on paperless trade. This joint project with the World Economic Forum will aim to provide a short issue brief outlining the history, the current context and some best practices of paperless trade. The first conference call is scheduled for Friday, 26 May and the project aims to complete the first draft by July and the final draft for September 2017. If you are interested in joining this project, please contact the project lead, Lance Thompson.

**2017年5月18日**

国連CEFACTより「貿易手続きのペーパーレス化についてのホワイトペーパー」プロジェクトの開始についてお知らせします。本プロジェクトは国連CEFACTとWorld Economic Forum(WEF)との合同プロジェクトで、貿易手続きのペーパーレス化に関するこれまでの取り組みの歴史、現状及びベストプラクティスといったことの概要について簡単な冊子を作成することを意図しています。最初のWebによる会合を5月26日(金)に予定しています。今後の予定としては最初のドラフトを7月までに作成し、最終の成果物として2017年9月の完成をめざします。本プロジェクトご参加にご興味のある方はプロジェクトリーダーのLance Thompson氏にコンタクトください。

以上

## — 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。

- ▶ 当協会に關係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入關係手続きに關係する業界団体等
- ▶ 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關係する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

---

JASTPRO 第43巻 第3号 通巻第463号

---

・禁無断転載

平成29年6月28日発行 JASTPRO刊17-03

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 菊川正博

---

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上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mail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

### 【ご連絡窓口】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 祁答院(けどういん) 包則

E-mail address: [gyomu\\_dept@jastpro.or.jp](mailto:gyomu_dept@jastpro.or.jp)

**J**apan  
**A**ssociation for  
**S**implification of  
**T**rade  
**PRO**cedures