

48-R018

総合貿易情報システム調査報告書〔II〕

昭和49年3月

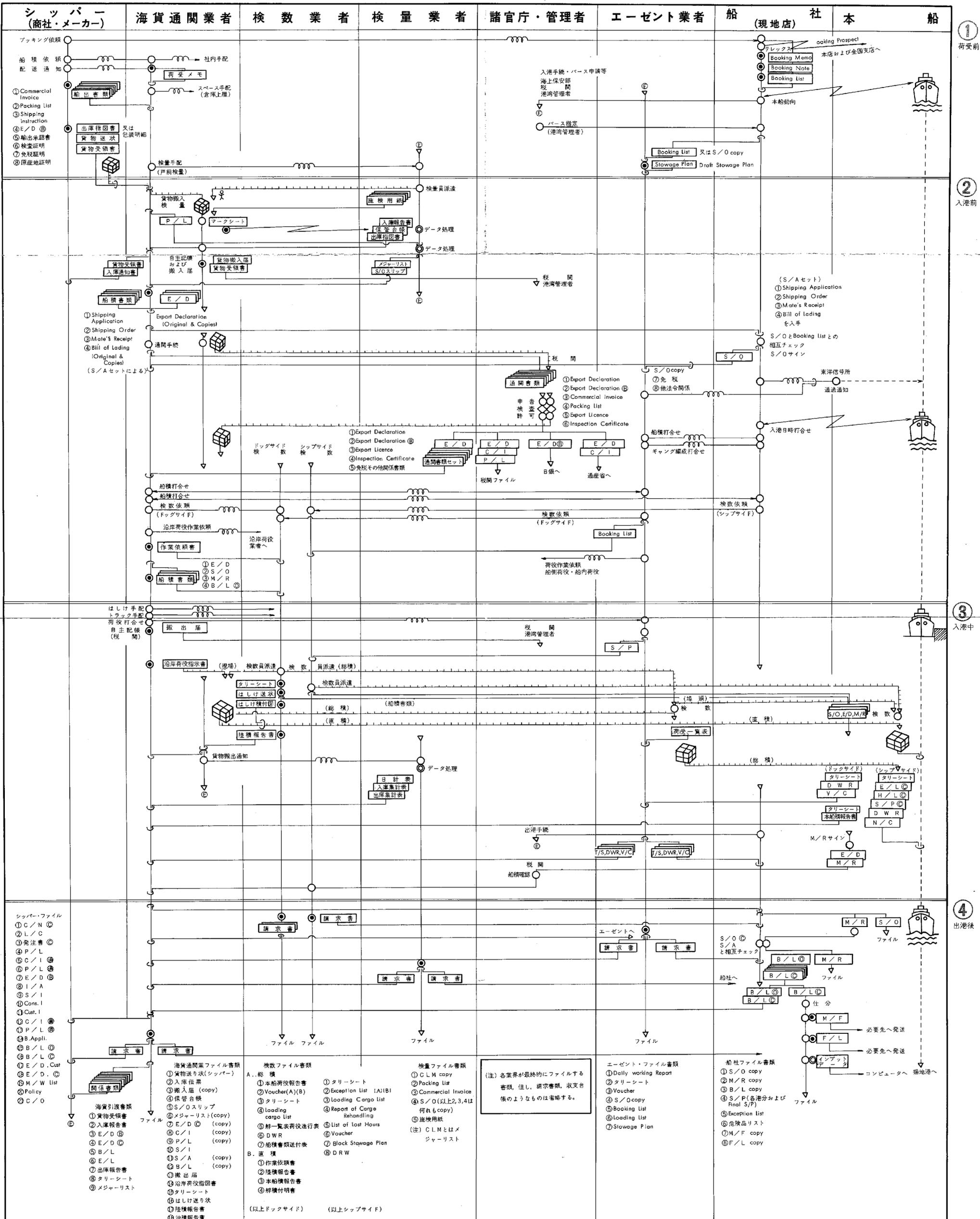


財団法人 日本情報処理開発センター

この報告書は、日本自転車振興会から競輪収益の一部である機械工業振興資金の補助を受けて昭和48年度に実施した「昭和48年度情報流通のシステム化に関する調査研究補助事業」の一環としてとりまとめたものであります。

輸出業務の総括的フロー (I) 在来貨物

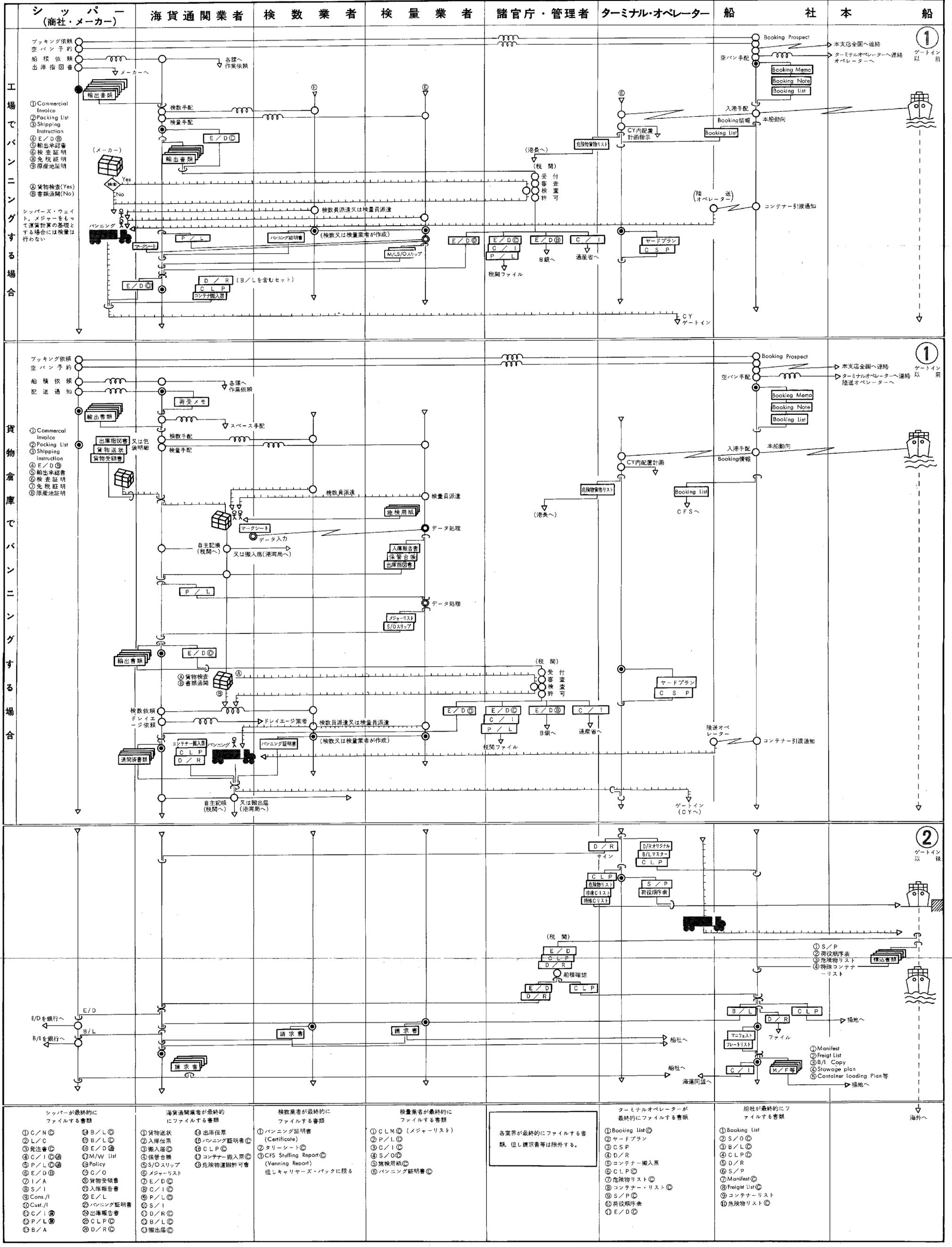
総合貿易情報システム調査委員会
 港湾経済研究所
 港湾業務近代化研究委員会



(注) このチャートの作成にあたってかなり省略が行われた。①Shipper関係では、諸官庁の許可、認可事務、保険、領事インボイス、原産地証明、各種検査業務、他法令関係が省略された。また、輸出書類を海貨業者に引渡してから以後の主として社内業務に属する部分が省略されている。これはデータバンクに関すると考えられる他業種との関係を主眼とする調査であるためである。②同様の考え方が船社にも適用されている。③検量部門では戸前検量のみを図示し、在来検量を省略した。④船内、沿岸、はしけ、トラックに関する部分は、これをサブシステムと考えて省略した。

輸出業務の総括的フロー (II) コンテナ貨物 (シッパーズ・バック)

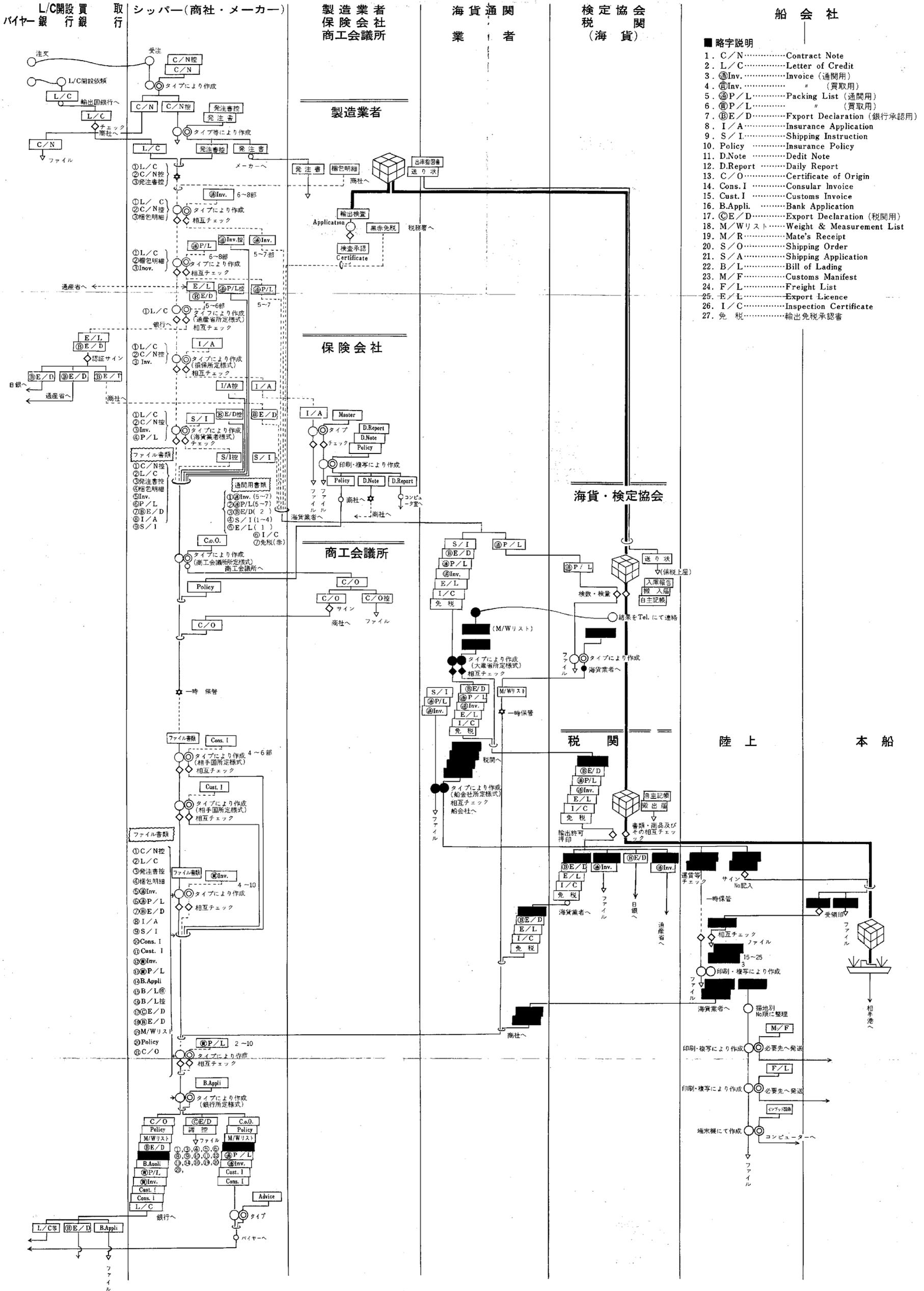
総合貿易情報システム調査委員会
 港湾経済研究所
 港湾業務近代化研究委員会



Export Documentation Flow (Break Bulk)

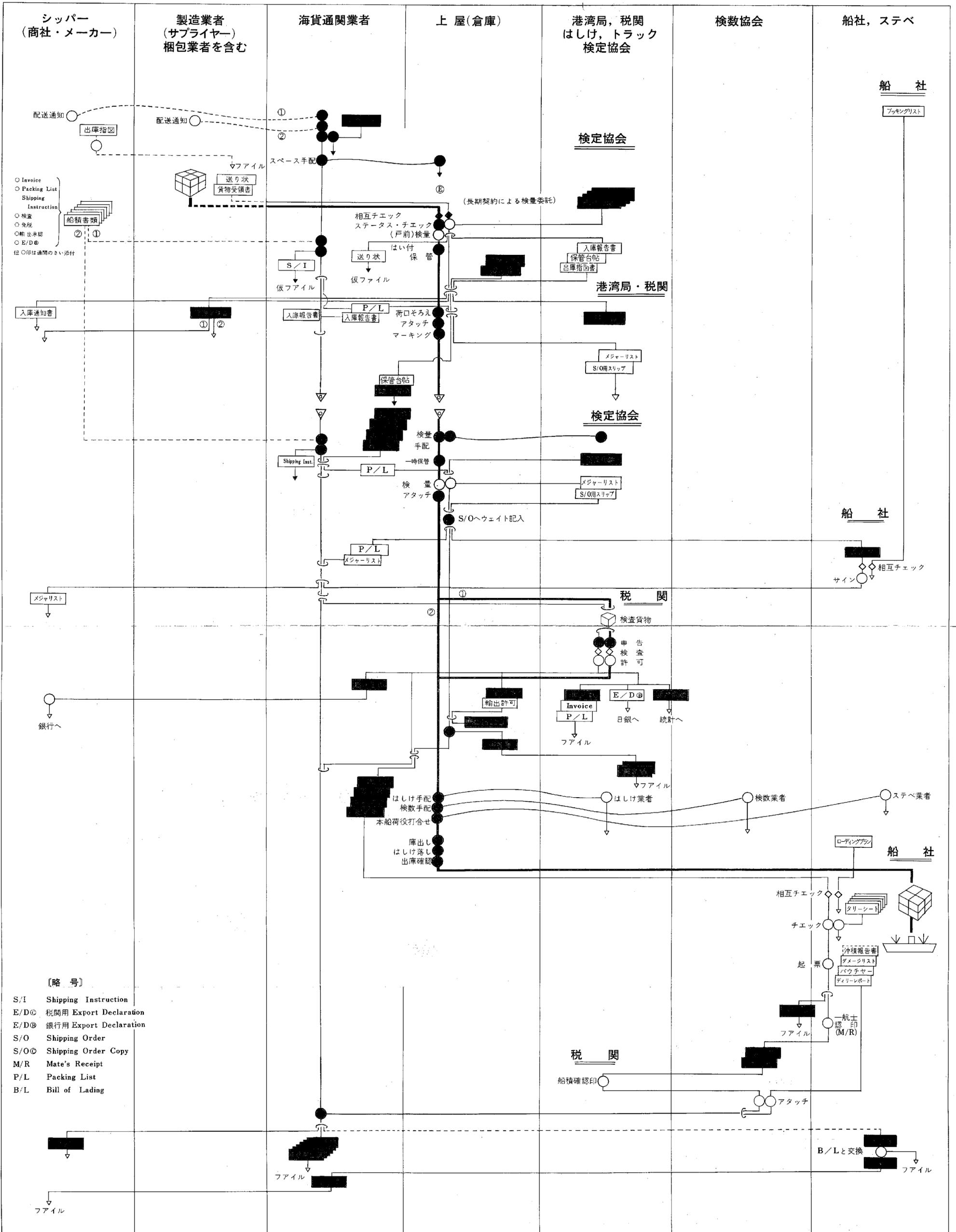
輸出ドキュメンテーションのフロー (在来貨物)

京浜海運貨物取扱同業会
港湾業務近代化研究委員会



Inventory Flow of Outbound General Cargo (Break Bulk)

輸出貨物のインベントリー・フロー(在来貨物の現状)



このフローチャートは京浜海運貨物取扱同業会および港湾業務近代化研究委員会が合同で検討し、港湾経済研究所が作成したものである。

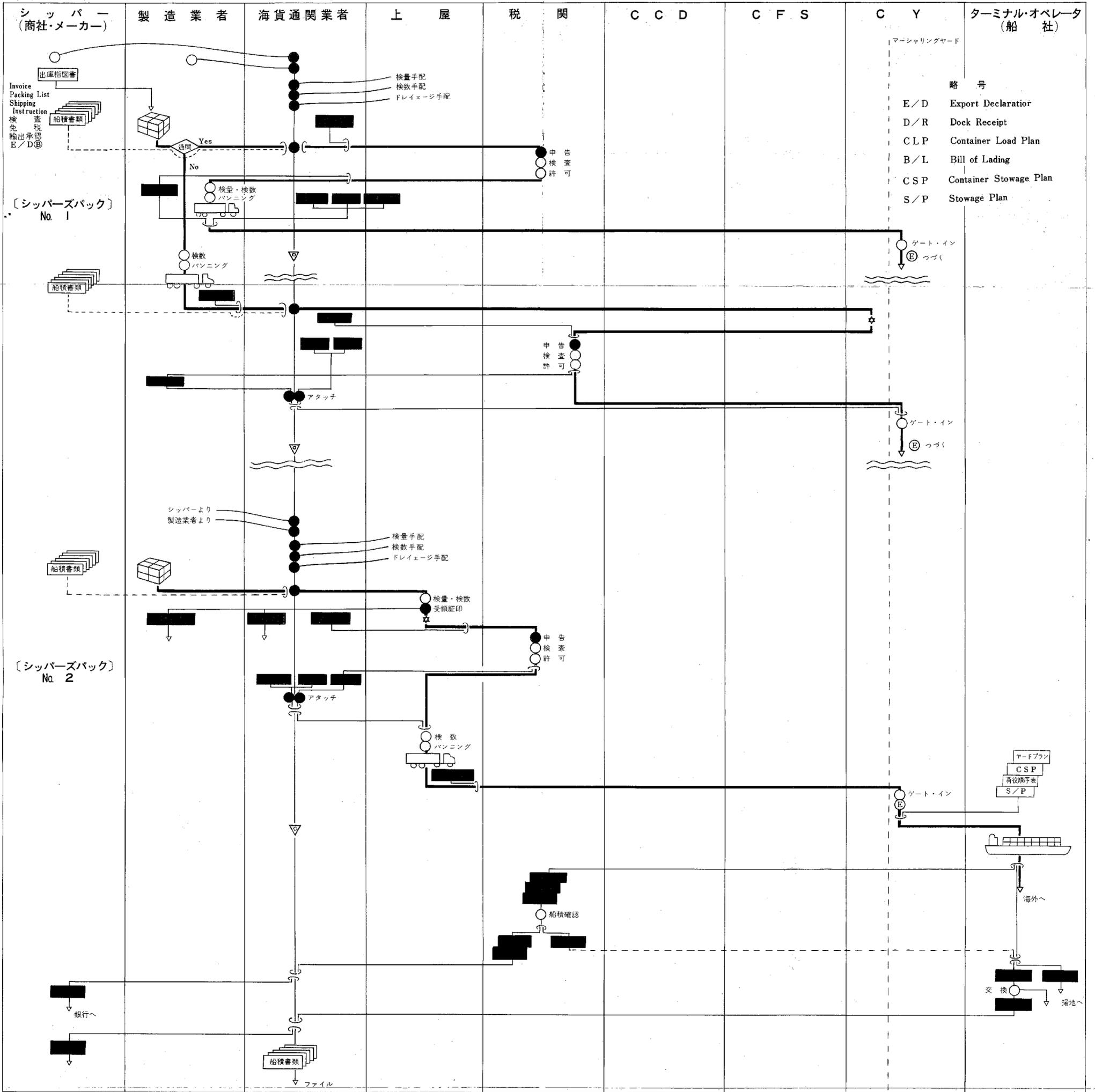
【注】 ● 海貨通関業者が100%作業を行ない、書類を作成し、伝達しているものである。
○ 海貨通関業者が部分的に作業を行ない、書類を作成し、伝達しているものである。
① ② は当該場所におけるフローが、①または②の場合が存在することを示す。

Outbound Container Cargo Flow (The case of Shipper's Pack)

京浜海運貨物取扱同業会

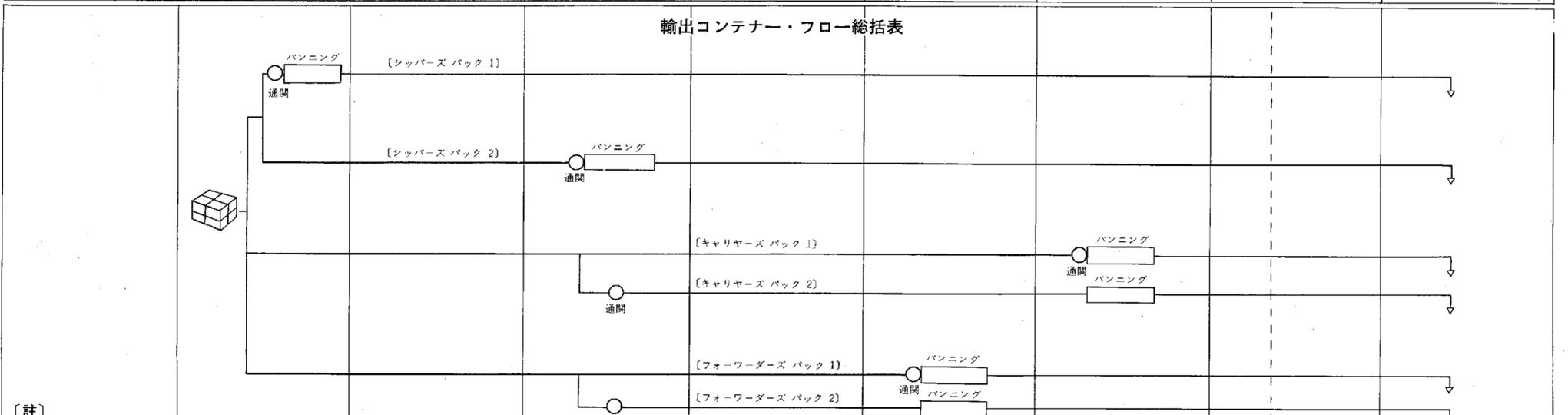
輸出コンテナのフロー I シッパーズ・パック

1978.3.20 港湾業務近代化研究委員会



- 略号
- E/D Export Declarator
 - D/R Dock Receipt
 - CLP Container Load Plan
 - B/L Bill of Lading
 - CSP Container Stowage Plan
 - S/P Stowage Plan

輸出コンテナ・フロー総括表

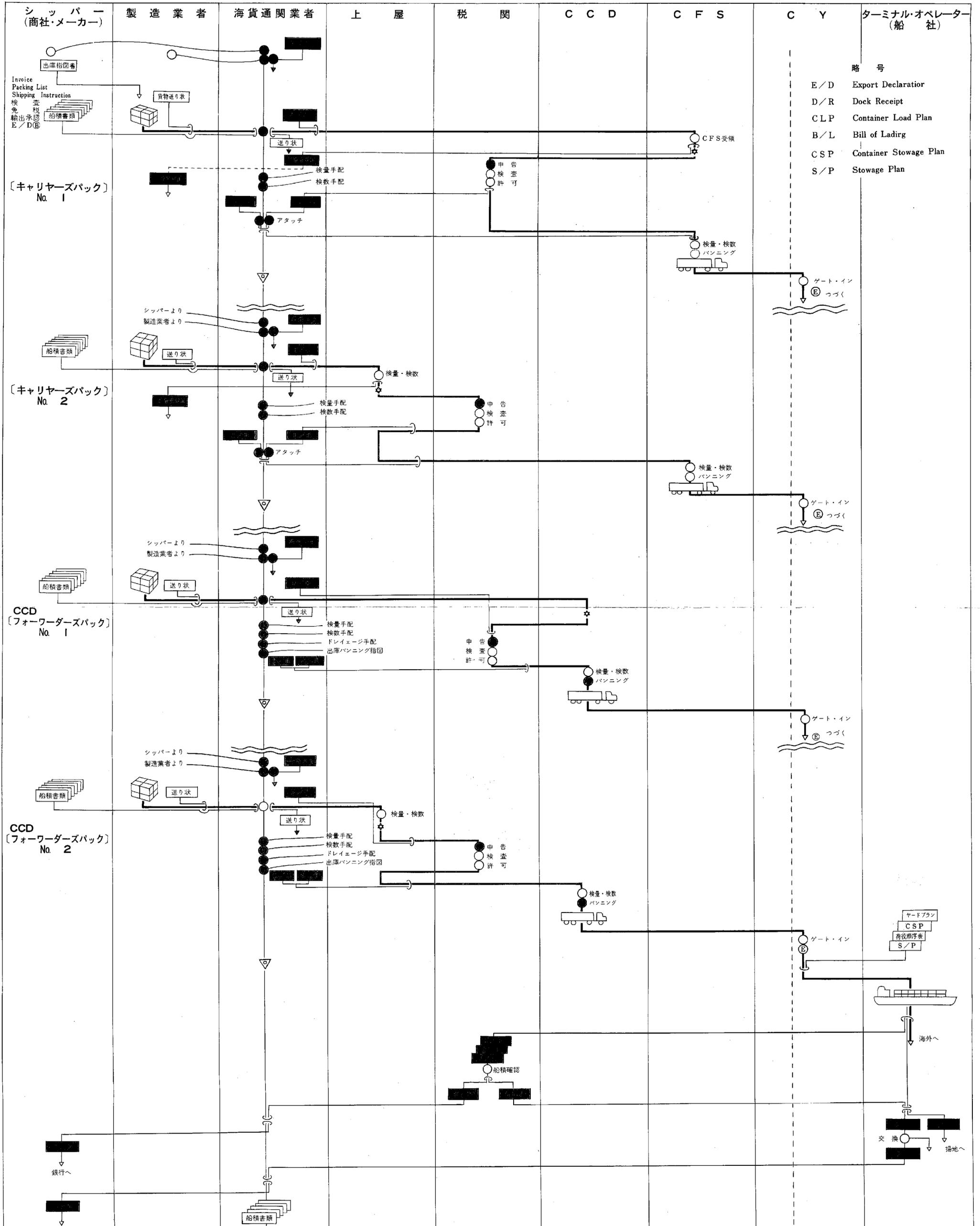


〔註〕
 ● は、海貨通関業者が100%作業を行ない、作業と関連して書類を作成し、伝達しているものである。
 ○ は、海貨通関業者が部分的に作業を行ない、作業と関連して書類を作成し、伝達しているものである。
 ①②は当該場所におけるフローが、①または②の場合が存在することを示す。
 このフローチャートは京浜海運貨物取扱同業会および港湾業務近代化研究委員会が合同で検討し、港湾経済研究所が作成したものである。

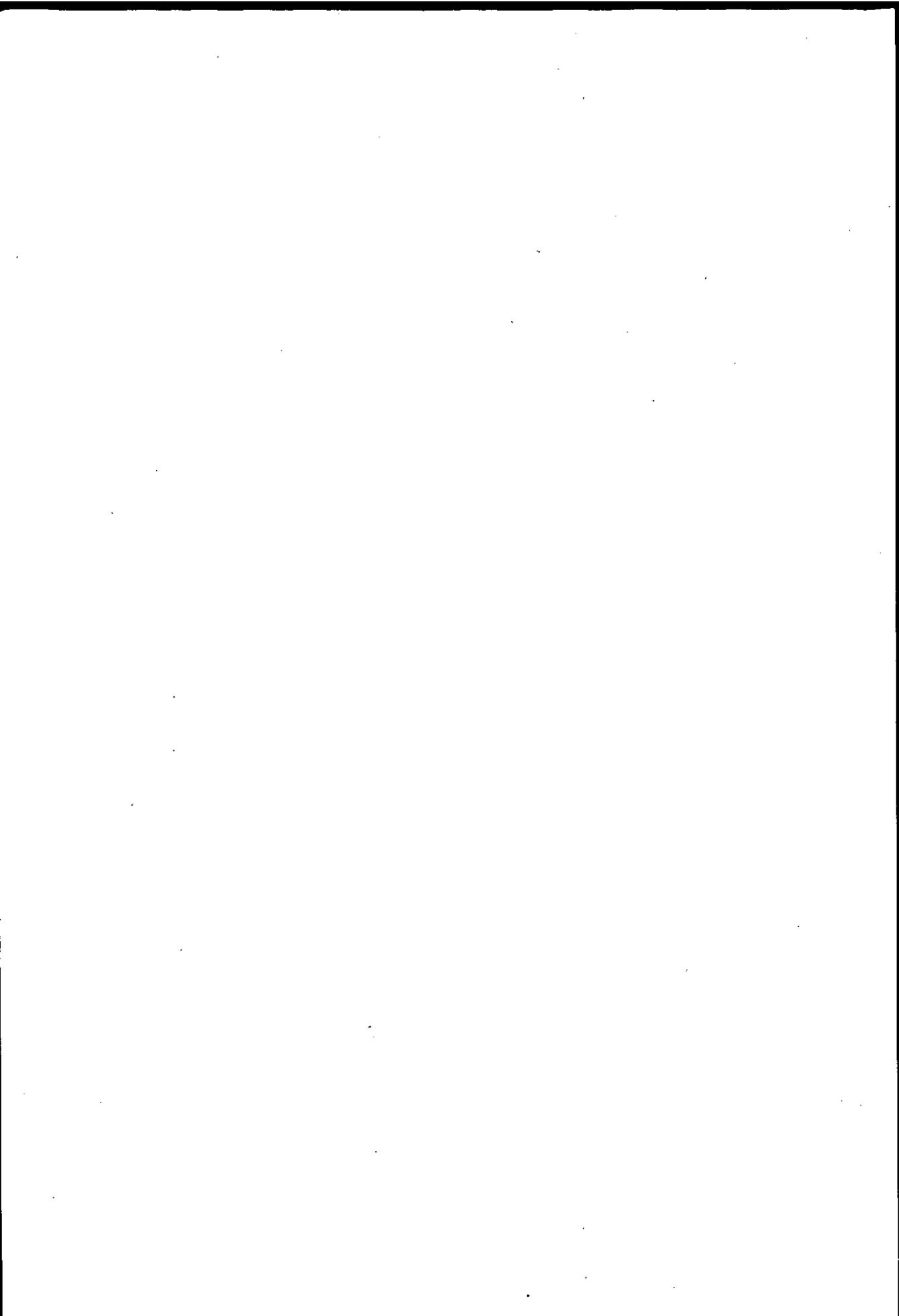
Outbound Container Cargo Flow (The cases of Carrier's and Forwarder's Pack)

輸出コンテナのフローII キャリアーズ・パック及びフォワーダーズ・パック

京浜海運貨物取扱同業会
1978.3.20 港湾業務近代化研究委員会







序

貿易業務の簡易化と貿易情報の経営における総合的な活用を目的にコンピュータを中心とした情報システム形成上の問題について昭和47年度より当財団に総合貿易情報システム調査委員会（COTIS）を設け、国連ヨーロッパ経済委員会（ECE）を初め海外貿易関係機関との情報交換を行ないながら調査研究を進めております。

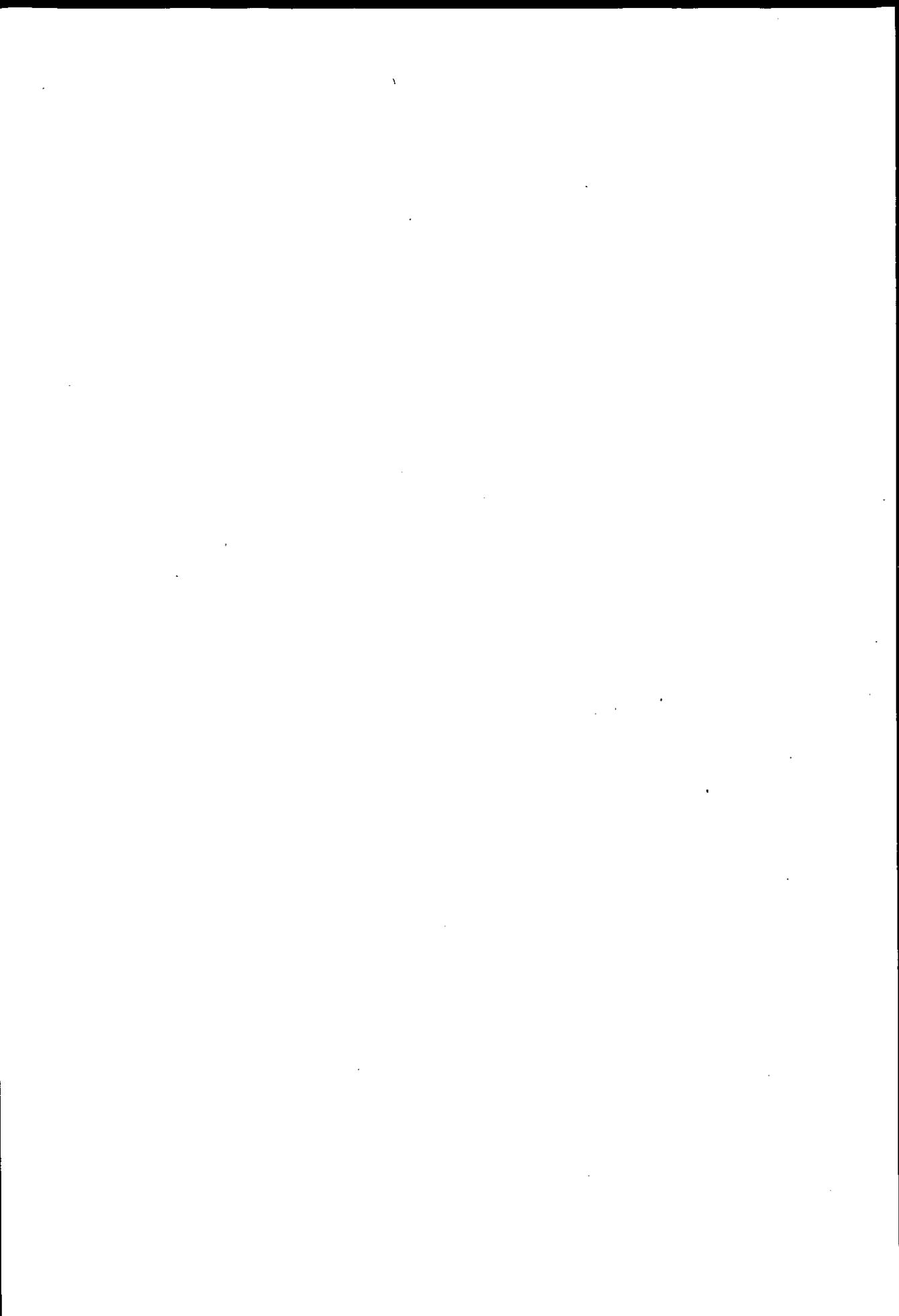
本報告書は昭和48年度に実施いたしました調査研究の成果をとりまとめたものです。ここに本報告書のとりまとめにご尽力頂いた委員各位に心より感謝の意を表しますとともに本報告書が広く各方面に利用され、わが国の情報処理の発展に資することを念願する次第です。

もとより、本報告書に盛り込まれた内容は調査研究の一部であり、とくに調査研究の過程で収集された内外の資料については、紙数の関係から、ほとんど掲載することが出来ず、本報告書を据下げてご利用されるむきは併せてこれらの資料もご利用いただければ幸甚に存じます。

昭和49年3月

財団法人 日本情報処理開発センター

会長 難波捷吾



総合貿易情報システム調査委員会構成

（敬称略，五十音順）

氏名	所 属
委員長 鈴木 正美	日本商工会議所常務理事
委員 石原 尚久	日本貿易振興会企画部長
伊藤 栄一	情報処理振興事業協会理事
尾島 厳	通商産業省貿易局輸出課長
小畑 敏夫	日本船主協会業務部長
片山 俊武	外務省経済局国際貿易課長
北原 高志	大蔵省関税局参事官
功力 喜久男	日本貿易会企画調査部長
古賀 憲介	新日本製鉄㈱情報システム部長
小林 永門	松下電器産業㈱東京支社次長
小松 鞆三	国際電信電話㈱国際データ通信開発室長
近藤 時彦	日本国際航空貨物輸送業者協会事務局次長
向阪 浩	通商産業省機械情報産業局情報処理振興課長
桜井 達郎	三菱商事㈱情報開発室長
芝辻 正一	三井物産㈱システム管理部長代理総合企画室長
高田 良一	㈱東京銀行事務管理部次長
高見 玄一郎	港湾経済研究所所長
田中 勇一	東京海上火災保険㈱貨物業務部次長
辻岡 健	日本電信電話公社データ通信本部総括部次長
中原 啓一	富士通㈱情報処理システム部長
真野 温	通商産業省貿易局輸入課長
三浦 武雄	㈱日立製作所システム開発研究所長
水野 幸男	日本電気㈱情報処理市場製品計画本部長
村瀬 晴男	㈱三菱銀行外国業務部副部長
山口 孝明	日本航空㈱貨物郵便運送部調査役
吉田 剛	日本情報処理開発センター専務理事
事務局	㈱日本情報処理開発センター総務部調査課

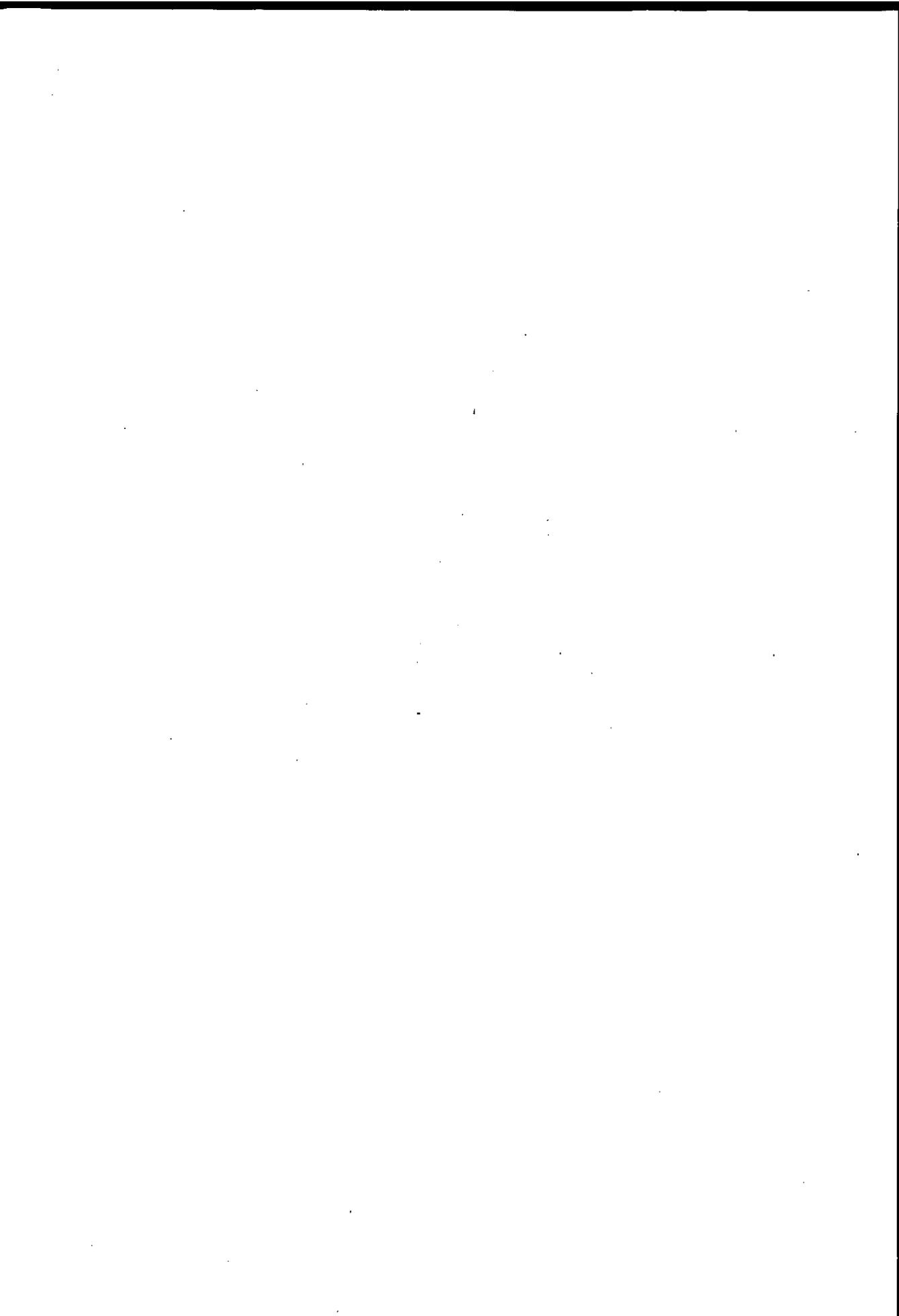
総合貿易情報システム調査専門委員会構成

(五十音順, 敬称略)

	氏名	役職
専門委員長	水野 幸男	日本電気(株)情報処理市場製品計画本部長
	家城 幸雄	日本航空(株)情報システム部プロジェクト企画課長補佐
	五十嵐 明雄	通商産業省貿易局輸入課
	亀井 慶紀	三井情報開発(株)情報技術部プログラム課長
	倉本 隆夫	貿易関係書式標準化委員会事務局次長
	斎藤 彰夫	東京芝浦電気(株)システムセンター第二システム部長
	酒井 一郎	日本電気(株)情報処理市場製品計画本部市場計画課長
	鈴木 一男	大蔵省関税局参事官室企画室統括調査官
	鈴木 秀郎	日本郵船(株)情報システム室次長
	竹内 清一	情報処理振興事業協会開発振興部企画課長
	塚本 昭	国際電信電話(株)データ通信開発室課長補佐
	戸村 和民	(株)東京銀行事務管理部部長代理
	長尾 正和	東京海上火災保険(株)システム部業務第一課
	猫本 春雄	(株)三菱銀行外国業務部外国為替事務合理化グループ調査役
	広瀬 勝貞	通商産業省機械情報産業局情報処理振興課
	藤本 謹也	(株)日立製作所コンピュータ第一事業部官公システム部長代理
	儘田 清	通商産業省貿易局輸出課
	安井 達也	大阪商船三井船舶(株)システム部副部長
	矢吹 和夫	富士通(株)情報システムラボラトリ第一システム部第四システム課長代理
	市川 隆	財団法人日本情報処理開発センター総務部調査課長

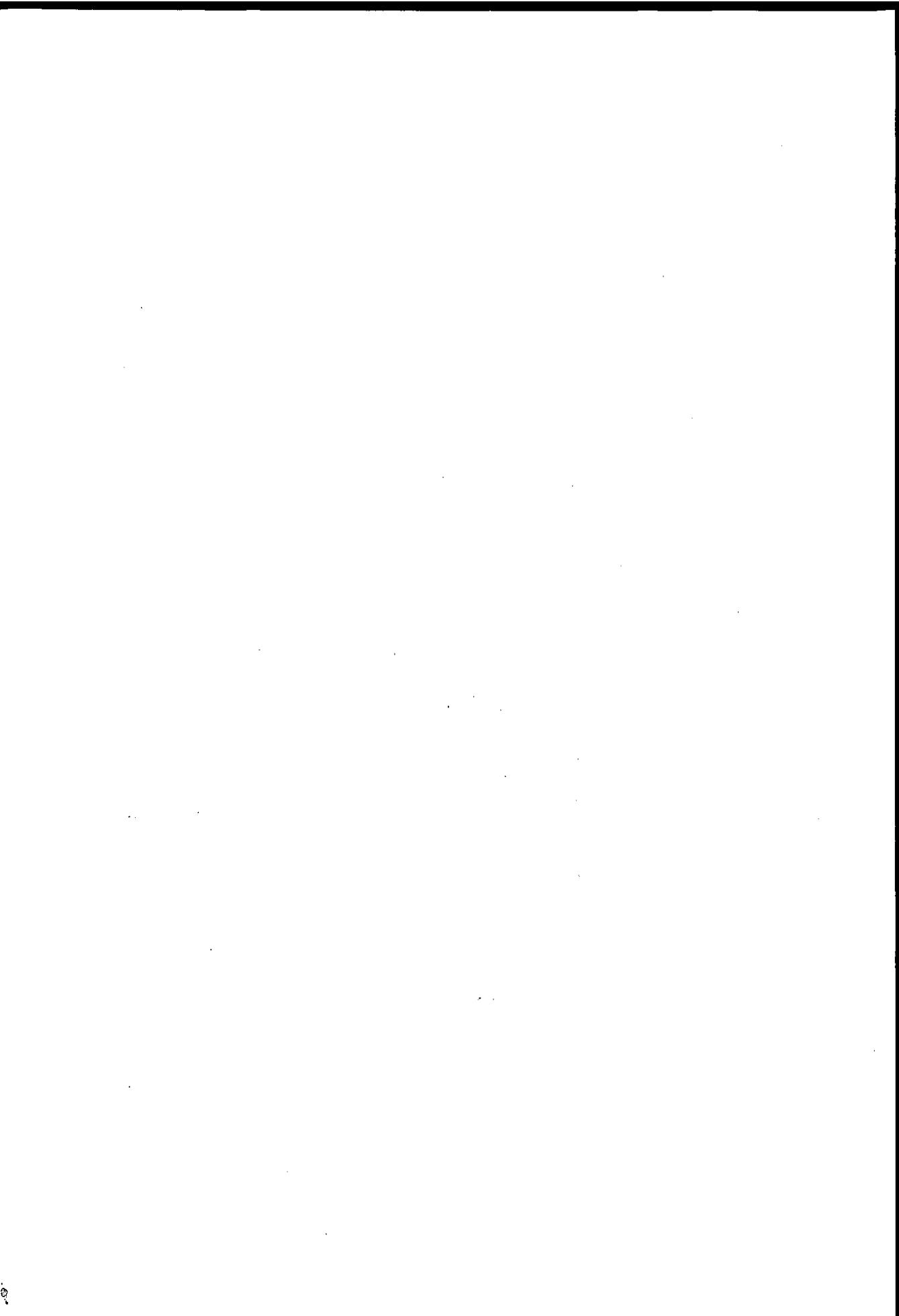
目 次

I 概 要	1
II 海貨通関業務の現状分析調査	11
III 業種別、機関別貿易情報システム化の現状と動向調査	141
1. 直接貿易メーカー	141
2. (社)日本貨物検数協会	147
3. (社)日本海事検定協会	171
IV 海外における貿易情報システム化の動向調査	181
V 国連E C E貿易業務簡素化部会の動向	209
VI 貿易関係書式の標準化に関する調査	213
VII 附 録	219
VIII 参 考 資 料	287



I . 概 要

1. 海貨通関業の現状分析調査	1
2. 業種別、機関別貿易情報システム化の現状と動向調査	4
2.1 直接貿易メーカー	4
2.2 (社)日本貨物検数協会	4
2.3 (社)日本海事検定協会	5
3. 海外における貿易情報システム化の動向調査	6
3.1 S O F I Aプロジェクトの最近の状況	6
3.2 G A R O N O R	7
3.3 ロンドン・ポート・オーソリティのC O D Eシステム	7
3.4 ハンブルグ港のR A P I Dシステム	8
4. 国連ヨーロッパ経済委員会(E C E)貿易手続簡易化部会 の審議状況	8
5. 貿易関係書式の標準化に関する調査	9



I. 概 要

当財団総合貿易情報システム調査委員会（以下COTISと略）では、昭和48年3月わが国における貿易流通の円滑化、効率化および、貿易情報の有効活用を目的として、総合貿易情報システムを形成することの必要性を述べ総合システムの構想を提案した。

構想として提案した総合システムは、4つのサブ・システムからなり、第1貿易情報システムは貿易取引、金融、貿易取引管理等の情報システムであり、第2貿易情報システムは、貿易取引活動を輸送活動と結びつけたシステムであり、第3貿易情報システムは通関業務を中心としたシステムであり、第4貿易情報システムは、港で船積するにあたり、諸官庁等への手続を中心とするシステムである。

COTISではこの提案を具体化するため昭和48年度においては次の事項について調査を行なった。

1 海貨通関業の現状分析調査

(1) 総合貿易情報システムの形成において、わが国の現状から見て第2貿易情報システムにおける問題に関する研究開発を第1に着手することが望ましいとの提案がなされ、このため、ケース・スタディ方式により第2貿易情報システムの関連業種間の情報システム分析を行なうこととした。昭和47年度においては商社とキャリアー（海運、航運）間の情報フロー、データ・エレメント等の現状分析を行なったが本年度は海貨通関業を中心とした情報システムについて実施した。調査は港湾経済研究所に委託して、京浜海運貨物同業会メンバーの協力を得て次の事項について調査した。

①：海貨通関業の現状分析

在 来 貨 物 — 港頭における貨物の受領と保管管理の業務、在庫管理、輸出書類作成、
通関業務、船積書類の作成

コンテナ貨物 — コンテナ・フローの特殊性、シップ・ズ・バック、キャリアー・ズ・バック

②：海貨通関業務の情報システムの現状、総合システムの中のサブ・システムの在り方、問題点および対策

附 録 A 貨物送状の現状分析

B Commercial Invoice アイテムズ分析

C Bill of Lading のアイテムズ分析

D 海貨通関業者が作成する他のドキュメント

E 荷送人が運送人の請求により交付する混送状の記載必要項目

F ドック・サイド検数業務における基本情報の検出 (1)はしけ — 本船

G Booking List — B/L:Checker's Documentation Items
(シップ・サイド検数)

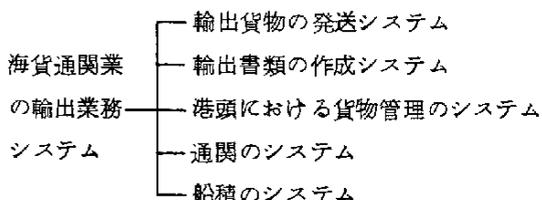
H 保税上屋コード試案

I フローチャート(4枚)

(2) 調査の概要

調査対象の海貨通関業は、港湾運送事業法の実運貨物取扱業、および関税法の通関業を兼ねそなえている場合が多くシステム的には一語にして考えた方がよい。

次に輸出貨務における海貨通関業務を5つのサブ・システムに、また、他の関連業務を含めて3つのパッケージにまとめられる。



- ・集荷パッケージ：輸出者、製造業者、包装業者、陸運業者のシステムのバック・アップ業務
- ・通関パッケージ：税関業務に協力する業務
- ・船積パッケージ：船社の情報処理に協力する業務、海貨通関業から検査業者に移行し、 SHIPPING・エージェント等の協力を要する。

輸出貨務において海貨通関業者は、荷主の輸出貨務を最良な方法で経済的に行なうことが要請されており、一方では船社の集荷業としての役割を果たして、荷主との折衝から最終段階の船積までの業務を行なっている。

見方によれば、貿易情報の発生段階から携わっていて、書類作成、情報の伝達、報告といったように情報流通の主流に位置付けられる。

貿易情報システム化の一構想として、数量の検査業務のため正確な貿易データを投入できる検定、検査の業者と、荷主から船主までの業務処理を行なう海貨通関業を中心とするデータバンクを形成することが考えられる。(図I-1参照)

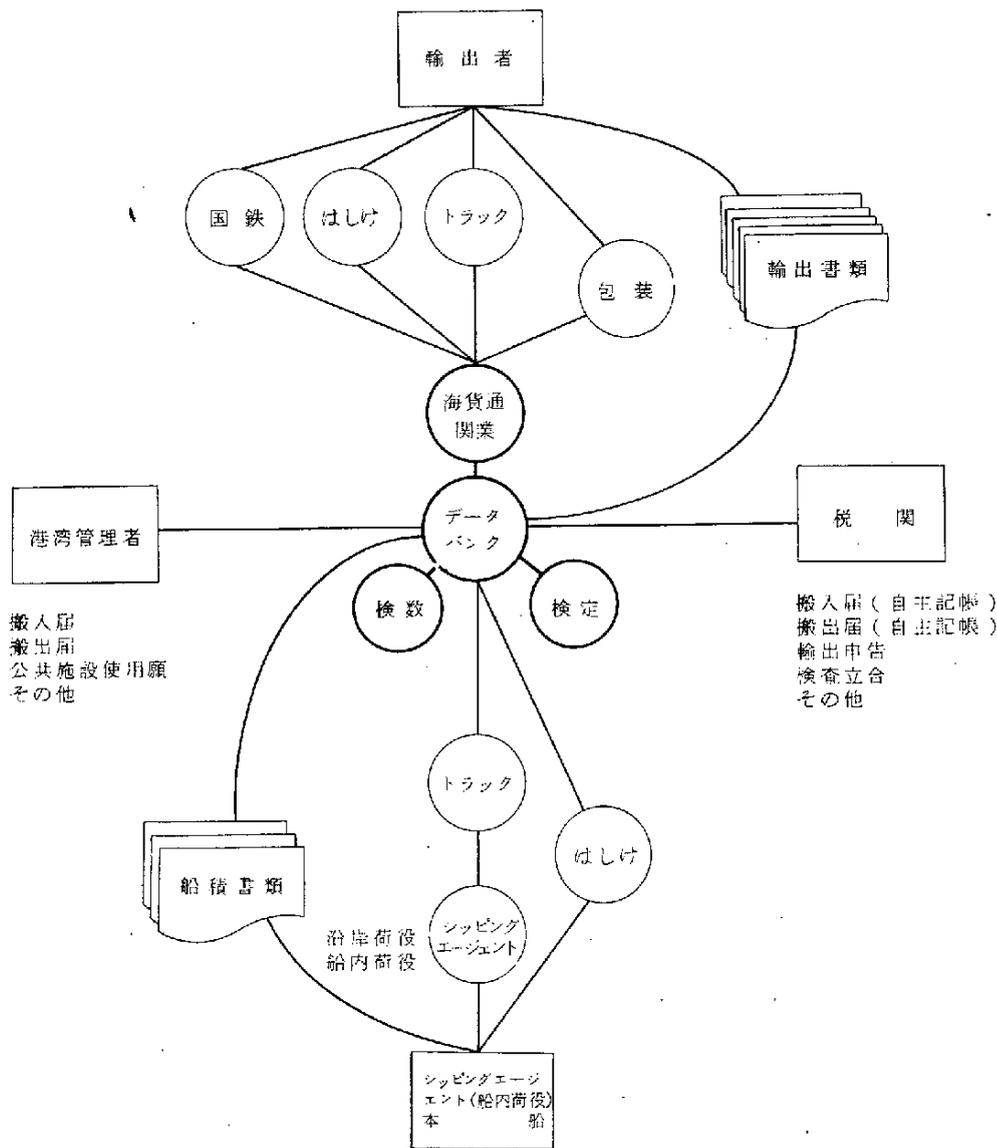


図 I - 1 輸出業務を中心としたデータバンク構想

2. 業種別・機関別貿易情報システム化の現状と動向調査

2.1 直接貿易メーカー

輸出者であるメーカーが第3者の商社を介さずに直接貿易を行なう、いわゆる直貿メーカーの貿易情報のシステム化について、家庭電器およびプラントの輸出をケースについて調査した。

2.1.1 直接貿易の背景

家庭電器は、輸出先が世界の殆どの国で主要都市ばかりでなく地方にも及んでくると、アフターサービスおよび補修部品の手配等から、第3者の商社に依存することが困難な場合が多い。このため、ほとんどの家電メーカーでは、直接貿易業務を行なうか、あるいは、専門商社を子会社にもって直接貿易を行なっている。

プラントメーカーの場合は、製品輸出とエンジニアリング輸出が一体のものであること、1プラントといっても、多数の梱包にわたること、契約から据付までの期間が長期にわたること等から、直接貿易を採用することが多い。

2.1.2 システム化の現状と動向

家電メーカーおよびプラントメーカー共、上記直貿の背景はそのままコンピュータを利用の動機ともなっていて、既に貿易業務を他の業務との関連においてコンピュータ処理が行なわれている。しかしながら、個別企業内のシステム化にとどまっていて、家電メーカーの専門商社の場合は、日本国内のシステム化にとどまらず、2～3年先の将来には、海外出先機関とのネットワーク網を完成させる計画を持っている。これに対し親メーカーと商社とのネットワークについては、必らずしも明確な計画が立られていない。書式、コード、処理手続等についての標準化が行なわれていない。

2.2 (社)日本貨物検数協会

2.2.1 概 況

(社)日本貨物検数協会は、港湾運送事業法に定められた6種及び8種の事業即ち、輸出入貨物の検数、検量証明業務とこれに関連する一連の付帯作業を含めた業務を現在、国内に73事業所において従業員4695名で行なっている。

同協会の業務から、情報機能としての役割を抽出すると

- ① 船舶の荷役進行に関する情報
- ② 貨物の積卸しに関する情報
(貨物の状態、積付、受渡結果及び特殊作業に関する情報)

- ③ 貨物の流動に関する情報
- ④ 貨物の通関状態に関する情報

2.2.2 システム化の現状

- ① 使用コンピュータ TOSBAC5100 モデル20
- ② 対象業務

業 務 名		業 務 概 要	実施時期
社 内 業 務	諸 統 計 業 務	収支統計, 作業実績等	昭 43. 10
	退職給与引当金計算		昭 46. 3
	給 与 計 算 業 務	対象: 本部 横浜支部 約1,000名	昭 47. 10
	請求書発行業務	対象: 横浜支部 ソースデータ(VOUCHERなど)	昭 47. 10
対 外 業 務	CFS業務(輸出)	対象: 大井2号CFS	昭 48. 8
	CFS業務(輸入)	対象: 大井2号CFS	昭 48. 12

一方, 輸入木材の揚港において, かねてから検量明細書発行に伴う材積計算事務の機械処理を行い, 関係先に対して迅速なサービスを提供している。

2.2.3 今後のシステム化計画

① 船社手仕舞業務の一元化構想

船社手仕舞業務はかつて当会の主席, 次席, 検数員が作成していた資料が揚地荷捌用として船社に送付されていたものであるが, コンテナ船の就航以来貨物情報処理用として利用されるようになってきた。したがって検数協会の行なり業務を分析し, コンピュータの共同利用, 入力データ処理の一元化を計り, 船社に磁気テープで貨物情報を提供するものである。

② 船積卸貨物情報処理システム

在来船を対象にタリ-・シートのデータを利用して沿岸, 舢, トラック別等の荷役作業情報, 貨物情報を把握しようとするものである。

2.3 (社)日本海事検定協会

2.3.1 概 況

☞日本海事検定協会は, 海事一般の鑑定および検査, 貨物の検量及び関連検定, コンテナ検査, コンテナ貨物の検定, その他各種液体, 原材料の検査等の事業を行なり団体で, 現在65事業所で行なっている。 従業員は2,500名。

2.3.2 システムの概要

検定情報システムは、輸出・入貨物の検量情報を、迅速・正確に依頼者（船社・荷主・海貨・港運業者等）に伝える事を基本に、作られたシステムである。このシステムは、次の4つのサブシステムによって、運用されている。



システム・フローおよびデータ・エレメントについてはⅢ.3の図表に示す。

COTISが提案した総合システム構想には第2、第3システムのサブ・システムに参加する方向で考慮している。

2.3.3 問題点

- ① 実施しているコードのうち、荷主、港（海運統一コード）、海貨通関業（税関コード）、品名、本船、場所／倉庫、貨物包装については自社コードを採用している。
- ② 書類、データ伝送、磁気テープ等のフォーマットの問題
- ③ データ・ベースの問題
他システムからのデータ・ベースを受け入れることも、可能であり、また要請により提供の用意がある。
- ④ 貿易情報のキーの問題
書類と貨物の情報が対応可能なような統一的なキーを設定することが望ましい。

3. 海外における貿易情報システム化の動向調査

3.1 SOFIAプロジェクトの最近の状況

仏国のSOFIA (System d' Ordinateurs Pour Le Fret International Aerien) プロジェクトの最近の状況は次のとおり。

3.1.1 開発体制

- ・ハードウェアグループ 1973年春 CIIのIRIS 80を設置
- ・ソフトウェアグループ
仕様決定 CSI → プログラム作成 SEMA
SESA

人員 現在80名 → 150名に増員予定

内 プロジェクト管理 40名

プログラム 110名

3.1.2 進 行 状 況

全体としては約6カ月遅れ。理由：最終仕様が固らない。

- ・ 1973年末 までにアプリケーション・プログラム仕様の決定
- ・ 1974年10月までにアプリケーション・プログラムおよびOSを完成
- ・ 1975年 4月までにOS, アプリケーション, ハードウェアの総合テストを完了

3.1.3 SOFIAの機能

パリ地域の3空港を対象にした航空貨物の追跡処理および通関業務を行なうオンライン・リアルタイム・システム

対象：航空会社, 集荷業者, 税関, 申告者

機能：輸入, 輸出, 内部移動, トランジット, 各種報告書の作成

通関業務の機能は輸出入業務の一環として実施

3.2 GARONOR (Gare Routiere Nord de Paris)

仏国の内陸コンテナターミナルGARONORは, PSC (Poly Service Cargo)コンテナ・サービス・ネットワーク組織で最大の基地である。

- ・所在地 パリ北郊18km, 敷地72ha
- ・利用内訳 国内輸送業者 敷地の25%
国際輸送業者 同 25%
事業者 同 50%

また, 90%が専用として賃貸, 10%が関税徴収倉庫として利用

- ・コンピュータ利用については, 現在は利用していないが, SOFIAプロジェクトの進行状況を見て検討することとしている。

3.3 ロンドン・ポート・オーソリティのCODEシステム

CODE (Computerized Documentation for Exports)システムは, 1973年に開発が着手され, 1974年末に稼動する予定で進行しているもので船積業務の事務処理の簡素化を目的としている。構成は次の4つの部分から成り立っている。

- ・積荷図録の作成
- ・輸送勘定の作成 (送り状作成)

・顧客勘定のメンテナンスおよび財務管理

・航海会計を含む業務報告書の作成

使用コンピュータ ICLシステム4-50

総 予 算 530,000ポンド(CODEシステムを含む

全プロジェクト, コンピュータ費用共)

34 ハンブルグ港のRAPIDシステム

RAPID(Realtime Application for Port Confinement Information and Documentation)システムは港湾積送品の情報および船積書類準備に関するオンライン・リアルタイム・システムである。

・1970年4月以来 オンライン稼働(実験的), 実用時期1975年目標

・32の運送代理店に45のタイプライター端末が接続

・端末当りの平均スループット 出荷回数1837

・14,000件の港湾コードファイル, 12,000件の商品コード・ファイルのほか船舶コード, ルート・ファイル等約30のファイルを有す。

4 国連ヨーロッパ経済委員会(E C E) 貿易手続簡易化部会の審議状況

(1) ADPとコーディングに関する専門委員会は, 1973年には4月3~4日, 6月5日, 10月17~18日の3回開催され, 主に次の事項について討論が行われた。

① ADP機器の分類

② インタフェース問題

③ 各国の個別システム

④ 国名コード。

⑤ パッケージコード

⑥ 港, キャリアー, 船名および輸送形態等のコード

⑦ 税関コード

(2) 審 議 経 過

① ADP機器の分類については, R25を若干修正のうえ一応の成案を得た。

② インタフェース問題については, 現在英国SITPROにおいて原案を作成中で, 本年5月の会議に提出される予定である。

なお, このSITPRO案については, COTIS専門委員会で検討を進めることとした。

③ 各国の個別システムについては, チェコ, カナダ, フィンランド, 米国, 英国, スウェーデン,

オランダの諸国が研究を行なっている。その詳細は、順次報告される予定である。

- ④ 国名コードについては、英字2ケタコードによる表示方法が採択され、ISOに報告することとなった。

5. 貿易関係書式の標準化に関する調査

(1) 貿易関係書式の標準化については、現在、貿易関係書式標準化委員会(JCSETD)が行なっているが、総合システム形成のための基礎的な条件の1つであると考えJCSETDの作業を支援することとした。

(2) 調査事項

- ① 貿易関係書式の標準化に関する国内調査JCSETDではECEレイアウトキーにもとづき、作成したわが国の標準書式案、マスター・シート(第1次案)より、昨年度実用化のための模擬実験を行なったが、本年度は、この実験結果の分析と第2次案改定に関する関係業界の意見調査および改訂作業を行なった。
- ② 貿易関係書式の標準化に関する海外調査ECE専門家会議および海外諸国の関係機関の動向についての調査および情報交換を行なった。

(3) 調査内容概要

- ① 貿易関係書式の標準化に関する国内調査JCSETDではECEレイアウト・キーに準じ、4種の基本書類をワン・タイピングで作成するマスター・セットを開発、昭和46年12月に第1次案として発表、つづいて昭和47年11月には技術的改善を加えた第2次試案を作成した。そして第2次試案の実用性を試す目的で関係業種の協力を得て現行実務と同じ過程での模擬実験を行なった。模擬実験による関係業種の反応の概要は次の通りである。

輸出業者	記入欄が狭いが慣れれば使用できる、ワン・ラン・メソッドについてはチェック作業が省略できるが追加タイプ、ミス・タイプの修正作業が面倒である。マスター・セット採用による経費増にもない、その負担方法の確立を要す
海運業者	70%の賛意、…既に統一B/Lフォーム採用、海貨業とワン・ラン処理実用中、コンテナ船の場合のドック・レシートの抜本的改革を必要とする。
通関業者	通関用E/Dのレイアウトについて追加タイプ上問題あり、また輸出申告書ではタイプと複写の二重作業となり慣れても所要時間が増大する。E/D専用マスターの設定、インボイスとの兼用が望まれた。
税関	税関用E/Dのレイアウトに無理があり、審査時間が長くなる等問題がある(71%)、ヘクト方式の印刷では不鮮明(33%)しかし、付属書類との照合チェックについてやり易いというメリットもある

保 険	良く出来ていて、慣れれば使用可能（80％）所要時間の短縮（64％）
銀 行	輸出手形付属書類の点検容易と、時間短縮（100％）全輸出業者に採用希望する（82％）なるべく採用希望する（12％）銀行認証用申告書については必要記載事項の配列がよくなり欄がせまい。

② 貿易関係書式の標準化に関する海外調査

ECEデータ・リクワイアメントとドキュメンテーションのための専門家会議各国の活動状況
 の他、支払条件に関する調査（質問状）単一貨物照合番号（UCRN）、ECEレイアウト・キ
 ーに準じたAir Way Billの標準案作成、単一インボイスに関する調査（質問状）、各国マ
 スター・セットとECEレイアウト・キーとの相違と等について検討が行なわれた

II. 海貨通関業務の現状分析調査

1. まえがき	11
2. 海貨通関業務の現状分析	15
2.1 在来貨物	15
2.1.1 港頭における貨物の受領と保管, 管理の業務	15
(1) 入庫検量方式	15
(2) 在来方式	29
2.1.2 在庫管理	31
2.1.3 Shipping Documents ; 輸出書類の作成	40
2.1.4 通関業務	51
(1) 輸出申告業務	52
(2) Export Declaration (E/D ©)	54
(3) 通関業務 (受付, 審査, 検査, 許可)	56
2.1.5 Loading Documents : 船積業務と船積書類の 作成	58
(1) 船積書類	58
(2) 作 業	62
A) はしけ — 本船直積	62
B)トラックによる船側持込 (Go-Down)	69
C) 上屋戸前受 (T R S)	71
2.2 コンテナ—貨物およびコンテナー	72

2.2.1	コンテナー・フローの特殊性	72
2.2.2	シッパーズ・バック	74
	(1) シッパーズ・バックⅠ	74
	(2) シッパーズ・バックⅡ	103
2.2.3	キャリアーズ・バック	103
	(1) キャリヤーズ・バックⅠ	103
	(2) キャリヤーズバックⅡ	106
3.	海貨通関業務の情報システムの現状，総合システムの中の サブシステムの在り方，問題点および対策	107
3.1	海貨通関業務の情報システムの現状	107
3.2	総合システムの中のサブシステムの在り方	119
	3.2.1 資本の理論	119
	3.2.2 カーゴ・レーンの理論	122
3.3	問題点および対策	126

Ⅱ 海貨通関業務の現状分析調査

1 ま え が き

- (1) この調査は、財団法人日本情報処理開発センターの委託により、港湾経済研究所が行った調査の報告書である。標題のように「海貨通関業務の現状分析調査」を内容とするものであるが、先ず海貨通関業の輸出に関する在来貨物とコンテナ貨物との2つの業務のフローの、それぞれの帳票および作業ごとのデータ・エレメントを検出し時系列にしたがってその配列を行った(第1部)。ついで、海貨通関業の情報システムの現状、総合システムの中のサブシステムの在り方及び問題点を述べ、これに関係する多くの資料を附録として添付した(第2部および附録)。
- (2) われわれは、この調査報告書において、海貨通関業という新しい言葉を使用しているが、これは港湾運送事業法に定められている海運貨物取扱業、および通関業法に規定する通関業とを、システムの1つのカテゴリーとして扱うために使った言葉である。法の定めるところによれば、「海運貨物取扱業」とは「荷主の委嘱をうけて船舶により運送される個品貨物の船舶への引渡し」を行う業であるが、輸入の場合には「船舶からの受取り」となる。京浜海運貨物同業会への加盟店社は、昭和49年1月末において102社、同じく通関業法による通関業者は163社(横浜税関管内)である。両者は法的には別のものであるが、実際の業務においてはこの2つの資格を兼ね備えている場合が多く、システムのには問題はない。
- (3) この報告書を作成する以前に、当研究所においては数年間にわたって海貨通関業務のフローに関する調査を行っていたが、これについては京浜海運貨物同業会会長石川勇氏、同情報システム委員会会長田中孝一氏および情報システム委員の多数のかたがたの御援助とアドバイスを得ている。今回の調査にあたっては、当研究所の港湾業務近代化研究委員会との合同研究、ワーキング・グループへの参加、その他個人的アドバイスを受けた。この報告書の附録に加えられた多くの参考資料の中には過去における調査の結果が含まれており、さらに何よりも、今日のわれわれの思想をつくりあげるのに非常に力になっていただいたので、先ずそのことを特に記して報告書の思想の成立の過程を明らかにし、感謝の意を表する次第である。今回の調査は、特に問題点およびその解決に対する見解を述べて、パイロットシステムを開発することを意識してのシステムズ・アナリシスを行うことを目的としたものである。
- (4) 輸出入業務における海貨通関業務の対象と範囲は、既に調査で明らかにされていた。そしてこの業務のフローに書類事務のフロー(Documentation Flow)と貨物管理のフロー(Cargo Inventory Flow)との2つのフローがあることを確認し、われわれはこれらのフローチャートを作成した。しかしこの区分は概念的、ないしは観念的なものであって、これをシステム化しようとする場合には、Documentation Flowだけで、各種書類を作成することは不可能であるし、Cargo Inventory Flowだけで貨物管理を行うことは不可能であるという認識を得

た。したがって両者は統一的に処理しなければならないことを確認し、この報告書はそのような考え方にもとずいて記述が配列されている。

(5) われわれは、この統一処理の考え方にもとずいて全体のフローを5つのサブシステムに分けた。

- ① 輸出貨物の発送システム (Cargo Invoice System)
- ② 輸出書類の作成システム (Shipping Documents System)
- ③ 港頭における貨物管理のシステム (Cargo Inventory System)
- ④ 通関のシステム (Custom Clearance System)
- ⑤ 船積のシステム (Loading System)

そしてそれぞれの帳票のデータエレメントに附されている一連番号がつぎのように分けられている。

- ① 001 — 199
- ② 201 — 299
- ③ 301 — 399
- ④ 401 — 499
- ⑤ 501 — 599

(6) これらの海貨通関業務のフローは、それ自体で輸出業務のフローとならない。輸出貿易のフローを完成するために、われわれは、さらにこれを次のような3つのパッケージに整理した。

- ① 集荷パッケージ (Booking Package)
- ② 通関パッケージ (Customs Package)
- ③ 船積パッケージ (Loading Package)

すなわち集荷パッケージにおいては、輸出者、製造業者、包装業者、陸運業者等のシステムのバックアップを必要とする特殊の分野であり、1つの独立した分野として考えるのが妥当のようである。通関パッケージは、本来税関のシステムであるべきであり、これは税関独自の分野に、海貨通関業者が協力する形をとる。最後に船積パッケージは、本来船社主体のシステムとなるであろうが、こゝでは情報の処理主体が、海貨通関業者から検数業者に移行し、 SHIPPING AGENT (船内荷役、沿岸荷役)等のシステムのバックアップが必要である。このように事態を分析した結果、これで輸出のシステムができあがることを確認した。われわれの任務は、海貨通関業務の分析で、それが輸出業務のフローの中心にあることは事実であるが、それだけでは輸出業務の全部が完全されるわけではないので、その周辺システムを考える必要があることをこゝで述べておかなければならない。

(7) このような分析から、われわれは第2部で述べているように、海貨通関業務、海事検定業務、検数業務を核とするところのデータバンクを設けることが最も合理的であると考え。この3者は業務が相互に入り組んでいて、海貨通関業務だけのシステムを設計すると、必然的に他の2つのものが入りこんで来るし、3者のうち、どれ1つをとってみても、単独のシステム化を行えば、必然的に他の領域を犯す結果となる。このような場合の解決策は、3者の入りくんでいるのを引離し、ま

んなかにデータバンクを設けることであろう。そして、この3者を中心とする1つの組織体、貿易情報産業協会(仮称)というような公益法人をつくって事態を処理するのが賢明であるという結論に達した。

(8) 以上のような思想の発展にしたがって、われわれはこの報告書において多くの用語の定義を行った。

a) 輸出書類と船積書類

従来これらのものは船積書類という名称で呼ばれていたのであるが、輸出者を主体とする Commercial Invoice, Packing List等多くの商取引上の書類と、船社を主体とする Shipping Order, Mate's Receipt, Bill of Lading等の船積および海上運送の書類は、明らかに性質を異にしているし、前者はBooking Packageの基幹書類、後者はLoading Packageの基幹書類という性質を持っているので、システム上の見地から、このほうが合理的である。われわれはその英文名を、それぞれShipping Documents, Loading Documentsとした。

b) 荷主概念の分解

Commercial InvoiceないしはBill of Lading面に記載されている荷主と、製造業者その他の荷主とは、システム上明確に区別しなければならない。それでわれわれは、これを次のように区別した。

- ① 輸出者または Shipper
- ② 製造業者または Producer
- ③ 商 社
- ④ 直貿メーカー
- ⑤ サプライヤー

このうち、③、④は輸出者の内容を分けたものであり、サプライヤーとは輸出者を除き、港湾への貨物の送り主であり、製造業者、包装業者、陸運業者等を含む呼称である。

c) その他、本文のいたるところで、多くの定義が行われている。

(9) 本文の記述は、パラグラフ(5)に示した順序にしたがって来る。港湾管理者および税関等官庁関係の書類は別として、民間業務、特に在庫管理に関する帳票のデータは、ここに示した例以外のものが他社の帳票に見られる筈である。しかし、これを全部集めるとなると、それだけで膨大な作業になるので、今回は基本的データと思われるものを示し得る範囲にとどめた。また海貨通関業者が作成する書類は、本文に示したものだけではない。必要により作成しなければならない官庁関係への認可、許可、承認等に関する書類は附録に一括して示してある。本文に示したものは、あくまで輸出フローの基本的部分に関するもののみ止めてある。

(10) 海貨通関業務のシステム化の現状については、別に示すアンケート調査によったものである。この調査票は、京浜海運貨物同業会から加盟店社に配布し、且つ回答は同事務局で集めていただいた。この結果、殆んどその全貌を得ることができた。ここに重ねて謝意を表明したい。

(1) この調査を実施するにあたって、われわれはワーキング・グループを結成して作業を行った。その氏名は次の通りである（敬称略，順序不同）。

田 中	孝 一	日本運輸
佐 藤	泰 司	関野運輸
岡 田	定 之	日本紙運輸倉庫
市 川	健 三	豊栄港運
小永井	潔	丸全昭和運輸
上 坂	美 隆	ニチウン
柴 田	茂	向南運輸
田 中	忠 男	日本運輸
西 沢	孝 司	日本貨物検数協会
五十嵐	誦	日新運輸倉庫
遠 藤	義 宏	丸全昭和運輸
前 田	寛	日本海事検定協会
高 見	玄一郎（主 査）	港湾経済研究所
千須和	富士夫（助 手）	港湾経済研究所

以上の外にも、横浜税関、横浜市港湾局その他関係官庁および関係企業のかたがたにお世話になったので、こゝにあわせて感謝の意を表する次第である。

2. 海貨通関業務の現状分析

2.1 在来貨物

2.1.1 港頭における貨物の受領と保管、管理の業務

本章で扱うものは、輸出雑貨 (General Cargo) のうち、コンテナに詰められない在来形式の貨物である。序文で述べたように、輸出の情報システムには、貨物管理とドキュメンテーションとの2つのフェーズがあり、これらのものは統一的に処理されなければならないのであるが、基本となるものは、カーゴ・インベントリ・フローである。何故ならば、外国貿易とは商品の取引きであり、そのフローの時系列において商品のステータスをチェックしてからでないと書類を発行することができないし、書類に記載された商取引の内容と貨物とは、相互にチェックされて、輸出のプロセスが進行するからである。

さらに、ここで扱われるものは、抱括的な輸出業務のうち、海貨通関業務に限られる。以下貨物管理のフロー、すなわちカーゴ・インベントリ・フローを基本とし、ドキュメンテーションをも含めて、本来の海貨通関業務のフローを分析する。これには先ず次の4つの種類のフローがあることに注目しなければならない。

- A) 入庫検量方式 通関前 (集荷段階; Booking Package)
- B) 在来方式
- C) 戸前受制度 通関後 (船積段階; Loading Package)
- D) 在来方式

これらの4種類のものの組合せによって業務が進行する。したがって記述はそれぞれ的方式に分けて行われる。

(1) 入庫検量方式

現代の輸送革新は、コンテナ・システムの出現に見られるように貨物の回転速度のスピード・アップを要求している。したがって、港頭で貨物を受取り、上屋 (倉庫) に一時保管する業務および貨物管理が迅速かつ正確に行われなければならない。このために、上屋搬入と同時に、運賃同盟または船社が指定した海事検定機関が、貨物の重量 (検量) と貨物の容積 (検才で、立法フィートで現わす) を行いメジャー・リストを発行する。これを入庫検量と称して、近年広く実行されるようになった。但しメジャー・リスト (Certificate and List of Measurement and/or Weight) の発行には、輸出書類、特にパッキングリストとの照合を必要とするので貨物が入庫する時点で輸出書類が到着していることを原則とする。輸出書類が著るしく後れる場合には、入庫検量を行わず、在来方式をとる。入庫検量のデータは、そのまま爾後の貨物管理と書類事務に展開される。

① 配 送 通 知

配送通知とは、輸出貨物の港頭向け発送の通知であって、原則としてシッパーから海貨通関業者へ電話またはテレックス等で通知する。貨物は現実には製造業者のヤードから発送されるので、商社の場合には、製造業者との打合せ、連絡が必要となり、この場合には、あらためて、製造業者から貨物の受領者である海貨通関業者に電話等で連絡する。またこの間に包装（梱包）業者が介入することがあるが、その場合には梱包業者からの通知となる。さらに貨物の到着は、月間のスケジュールにしたがって搬入される場合、あるいは配送通知なしに貨物が先に到着する場合等々、現実にはさまざまなケースがあるが、入庫検量を行うほどの体制をととのえている場合には、この間の通知は、比較的整備されているのが通例である。配送通知の内容は、まちまちであるが、通常必要とされるデータ・エレメントは、次の通りである。

表Ⅱ-1 港頭における貨物の受領に必要なデータ・エレメントとフロー

フ ロ ー	コード	エレメント名
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">シ ッ パ ー</div> <p style="text-align: center;">または</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">サ ブ ラ イ ヤ ー</div> <div style="text-align: center;">↓</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 5px auto;">海 貨 通 関 業 者</div> <div style="text-align: center;">↓</div>	001	荷主名
	002	出荷主名
	003	受取海貨通関業者名
	004	発送月日（時間）
	005	到着月日（時間）
	006	輸送手段
	007	マ ー ク（仕向地）
	008	個数およびロット数
	009	品 名
	010	*積込船名
	011	*船社名

この場合、船名、船社名がまだ不明な場合が可なりある（*印）。

② 荷 受 メ モ

配送通知をうけた海貨通関業者は、担当職員がその内容をメモし、上屋、倉庫のスペース手配その他の処理にそなえる。この部分の業務は、各店社によってまちまちである。或る場合には、所定の用紙に記入して処理し、或る場合には黒板に列記し、或る場合には口頭で必要事項を伝達する等々である。これらのものを一括して、フローチャートでは荷受メモとした。

ここで新しくつけ加えられる情報は「蔵置場所」である。蔵置場所ないし仮置場は、**①**自社倉庫（海貨手庫）、**②**公共上屋、**③**営業倉庫、**④**荷さばき地、**⑤**CFS、**⑥**その他である。港湾の営業倉庫（臨港倉庫）は、通常、営業主体を輸入貨物においているが、営

業倉庫が海貨通関業を兼ねている場合には、当然のことながら自社の営業倉庫に入れる。また公共上屋、荷さばき地を使用する場合には、港湾管理者に使用スペースの申込みをしなければならない。

表Ⅱ-2 配送に必要なデータ・エレメントとフロー

フロー	コード	エレメント名
	001	荷主名
	002	出荷主名
	003	受取海貨通関業者名
	004	発送月日(時間)
	005	受取月日(時間)
	006	輸送手段
	007	マーク(仕向地)
	008	個数およびロット数
	009	品名
	010	*積込船名
	011	*船社名
	012	蔵置場所

(注) のワクは新しいデータエレメントの追加を意味する。

③ スペース手配(公共施設)

公共上屋、荷さばき地等の使用願には2種類あって、1つは一定期間の平米借りであり、いま1つはトン建ての平米借りであり、1上屋荷さばき地使用(継続)許可願、2および上屋野積場使用願がそれである。この外に、はしけ岸壁を使用するときには、はしけ船長名をもってする、3港湾施設物揚場使用願がある。これらのものは、何れも港湾管理者に対して提出する公共施設の使用願である。

1に示した一定期間(15日毎切替)の平米借りの場合には、

上屋荷さばき地使用(継続)許可願

搬入届

搬出届

上屋荷さばき地使用完了届

の順序で、作業の進行に伴ってそれぞれの書類を提出するのであるが、ここではスペース手配の段階であるので、最所の使用申込にあたる上屋荷さばき地使用(継続)許可願の内容だけを検討する。また2のトン建平米借りの場合は、上屋野積場使用願がスペース手配にあたるが、これは搬入届と同一の書式になっている。

1 上屋荷さばき地使用（継続）許可願

表Ⅱ-3 上屋荷さばき地使用許可願のフローとデータ・エレメンツ

フ ロー	コ ード	エレメント名
	003	海貨通関業者名
	013	書類提出年月日
	012	蔵置場所
	014	突発名
	015	蔵置場所の施設名称
	016	蔵置場所の種類
	017	蔵置場所の使用区画番号
	010	本船名
	018	バース名
	019	入港年月日
020	使用期間（自～至）	
021	使用日数	
022	使用面積（平米）	
009	品 名	

2 上屋野積場使用願

この書式は、前述のように搬入届と同一の書式と同じで、先ず搬入する貨物が、外国貨物（例えば未通関の輸入貨物）であるか、輸出貨物であるか、あるいは内国貨物（例えば通関後の輸入貨物）であるかを明記しなければならない。

表Ⅱ-3.1 上屋野積場使用願のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
003	海貨通関業者名
013	書類提出年月日
023	外国貨物
024	輸出貨物
025	内国化物
012	搬入場所（蔵置場所）
026	搬入年月日
027	搬出年月日（予定）
028	搬入に関する許可又は承認の種類、番号、及び年月日

	コード	エレメント名
	010	本船名
	018	バース名
	007	マーク
	008	個数
	009	品名
	029	包装の種類
	030	容積トン
	031	重量トン
	032	積出地
	033	仕向地
	001	荷主名
	034	運搬具

③ 港湾施設物揚場使用願

はしけ河岸，岸壁を通してはしけで貨物を揚げ降ろしする場合に提出する使用願で，沿岸荷役業者が提出する場合もあり，はしけ業者が提出する場合もあり，また海貨通関業者が提出する場合もあって一定していないが海貨通関業者もこれに関係があるので，こゝに加えて説明することにした。これがスペース手配のカテゴリーに入るかどうか，問題があるが，関連業務であることはまちがいないので，こゝに記すことにする。

表Ⅱ-4 港湾施設物揚場使用願のデータ・エレメント

	コード	エレメント名
	003	海貨通関業者名
	013	書類提出年月日
	035	はしけ河岸使用目的
	036	使用場所
	037	はしけ船名
	038	はしけ船腹トン数
	039	はしけ船長氏名
	040	陸揚げ
	041	積込
	009	品名
	008	個数
	030	容積トン
	031	重量トン
	042	使用期間(年月日時分)

以上、公共施設使用に関する手配の書類であるが、これらの中には使用料金記入欄を有するものもあるが、これは、港務管理者において記入するものとして、この説明（データ・エレメント）からは除外した。またここに記されている容積トン、重量トンは、海事検定機関の測定した正規のものではなく概数である。

④ スペース手配（海貨手庫等）

配送通知を受けた海貨通関業者は、前記のように公共上屋または野積場等を使用するときは、それぞれの使用願を提出するが、荷受貨物を自社倉庫等に入れる場合は、社内業務としてのスペース手配を必要とする。公共上屋、自社倉庫を問わず、貨物の蔵置場所の確保が必要であって、このため保管場所の指定、積付の方法、在庫貨物の荷繰り、作業の手順の指示等多くの管理業務がある。この作業の指示は、長年貨物の取扱いに熟練した人でないと、その後の貨物処理に多くの時間と経費の無駄を生じるので、責任者から現場の職員に、詳細に電話で指示し、あるいは現場に向向いて直接指示する。ここで明確にしておかなければならないのは、荷受メモの確認、ロット数、出庫予定、危険品等特殊貨物の扱い方、その他であって、在来方式の上屋、倉庫等ではこの手配の如何が後の作業に大きな影響を及ぼす。

貨物の保管施設に特別の秩序を与える新しいラック・システム等の場合は、貨物は自動的に所定の保管場所に蔵置される。たとえば仕向地別に整理されているハンブルグのユーパーゼー・ツェントム等においてはスペース手配の特殊技術が不必要となり、コンピュータで処理することができる。

⑤ 貨物送状（附録A参照）と受領書 - Cargo Invoice, Port Receipt

港頭へ向けて発送される貨物には、通常送状がつけられている。

われわれは、これをCargo Invoiceという概念で処理する。これらの送状は現状では甚だ種類が多く、内容的にも甚だ混乱しており、将来の貿易情報システムの問題点の1つである。この現状は、附録Aで詳細に示されているが、要約すると約200通の送状のうち、その名称が40種類もあり内容も千差万別である。たとえばシッパーまたはサブライヤーの正規の貨物送状があるかと思うと、製造業者のシッパーに対する納品書があり、同じ納品書でも市販の納品書に社名印を押したもの、別に社名入りで特別に印刷したもの等、その様式も多岐に分れている。さらに倉庫の入庫伝票、出庫伝票、製造業者の出庫指図書、トラック業者の送票や運賃請求書、配達照合票の類、パッキング・リストを附したもので、あるいはコンピュータで処理した社内帳票から、便箋にカートン何個とだけ記した簡単なものまであり、時として送状無しで、貨物だけが到着する例もある。

このような状態であるので、われわれは輸出貨物の保税地域への送状は統一フォーマットにすべきであると考え、爾後の貨物管理に必要な最少限のデータ・エレメントを持つ1つの試案をつくり、これをCargo Invoiceと名づけ、同一フォーマットで、その受領書をPort Receiptとし、さらに同一フォーマットでShed Masterへつなぎ、

貨物受領の機械化を試みた。現状は甚だ混乱しているので、その説明は附録Aで詳細に説明するとして、ここでは、われわれが考察したCargo Invoiceについて、そのデータ・エレメントを説明することとする。これは、われわれがカーゴ・インボイス・システムと呼ぶところの、将来の情報システム化を前提としての、標準的なプロセスおよびそのデータを示すものである。また、ここで呼ぶサプライヤーとは、貨物の所有者であるシッパを含み、直接貨物を発送するところの製造業者、梱包業者、トラック業者等を一括して呼称するものである。以下標準的なデータ・エレメントを列記する。

表Ⅱ-5 貨物送状のフローとデータ・エレメント

フ ロ -	コード	エレメント名
	001	荷主名
	002	出荷主名
	003	海貨通関業者名
	043	Order №
	044	Commercial Invoice №
	045	Cargo Invoice No.
	046	Consignee
	047	Notify Party
	010	Ocean Vessel (本船名)
	032	Port of Loading (積出地)
	033	Port of Discharge (仕向地)
	048	For Transhipment to / Place of Delivery
	049	Final Destination for the Merchant
	007	Marks (マーク)
	008	Nos. (番号)
	050	Case Nos.
	051	No. & Kind of Pkgs.
	029	Kind of Packages / Quantity (包装の種類)
	009	Description of Goods
	052	Gross Weight
053	Measurement	
054	添付書類	
055	トラック運転者名	
012	蔵置場所	

これらのデータ・エレメントは、最初からその全部を記入できる性質のものではないが、同一フォーマットによるワン・タイピングであるので、爾後のフォーマットに順次追加記入できるように、最初から多くのアイテムが加えられている。

⑥ Port Receipt (貨物受領書)

現状では、前項に述べたような各種の送状のコピーに、海貨通関業者が受領印を押して返すという簡便な方法をとっているが、商取引の責任問題を明確にするために、新らしく Port Receipt というものを考案した。これは、貨物受領後は、貨物の船積完了までの保管、管理、手続処理について、このシステムが責任を持つことの証明であり、内容はカーゴ・インボイスと同形であるが、次のものが新らしくつけ加えられている。

056	受領年月日
057	Exception at the time of Receipt (運転手現認印)
058	Received in good order and Condition
059	海貨通関業者サイン

⑦ 貨物受領 (相互チェック、ステータス・チェック)

貨物の受領にさいしては、貨物送状と貨物との相互チェック、および貨物のステータス・チェックを行う。この相互チェックおよびステータス・チェックは、荷受の重要な作業であって、特にステータス・チェックにおいては、貨物の包装に破損はないか、バンドルのゆるみはないか、水ぬれ汚れ等の事態はないかというような、貨物の状態が正常であるかどうかを調べるもので、Port Receiptの中には、このチェックの結果を明らかにするための欄が設けられ、これに海貨通関業者がサインすることにしてある。

007	マーク	OK
008	個数、ロット数	OK
009	品名	OK
056	ステータス	OK
057	クレーム	

⑧ Shed Master

シェッド・マスターは、同一フォームのワン・ライティングのフォームになっているが、Cargo Invoiceが、貿機委試案の Shipping Instruction から展開してあるのに比し、これは Shipping Order から展開してある。これは、次のプロセスで

ある海事検定機関の検才、検量の結果、メジャー・リストS/O用スリップが作成され、そのままShipping Order, Bill of Ladingにつなぐことができるように考案し、且つ裏面に1から200までの数次を記し、この番号をそれぞれの貨物に帖付することによって、貨物のユニーク・レファランス・ナンバーとし、荷主別に搬入された貨物を、次の段階で船名別に、機械的に処理できるよう考案されている。シェッド・マスターのアイテムは、第1章ドキュメンテーションの SHIPPING・オーダーと同じであるが、コンピューター処理のため、荷送人コード、車輛コード、荷置場所コード、バース・コード、本船コード、海貨コード、品目コードを記入する。

⑨ 施検用紙の作成

施検用紙とは、海貨通関業者が海事検定機関に対して貨物の検量、検才を依頼するための書類である。これは1種の申込書ないし指図書であるが、海貨通関業者の自主記帳、入出庫、在庫の確認その他の社内業務にも使用できるようになっており、通常4通作成し、うち1通は海事検定機関がファイルして爾後の業務のためにこれを利用するが、残りは海貨通関業者が貨物管理のために使用する。この利用の仕方は店社によって若干のちがいがある。このデータ・エレメンツは、次の通りである。

表II-6 施検用紙のデータ・エレメンツと作成フロー

フ コ ー	コ ー ド	エ レ メ ン ト 名
	○ 058	入庫番号
	○ 059	入庫年月日
	○ 001	荷主名
	○ 002	製造業者名(出荷主名)
	○ 007	マーク
	○ 009	品名
	○ 008	数量(個数)
	○ 060	才積
	○ 061	重量
	○ 062	年月日出庫数量
	○ 063	年月日残庫数量
	○ 064	申告月日
	○ 065	出庫発地
	○ 066	搬出月日
	○ 067	荷受者

上記のデータ・エレメンツのうち、○印を付したものが、最初に海貨通関業者がタイプするデータである。施検用紙は、通常貨物に附して海貨通関業者から海事検定機関に渡さ

れる。その作成のソース・データは貨物送状であるべきであるが、現在の貨物送状が、制度的に不確定であるため、時として荷受メモそれ自体をソース・データとする場合がある。

⑩ 入庫検量

入庫検量のシステムでは、貨物搬入と同時に検量、検才が行われる。これは運賃同盟または船社が指定する海事検定機関が、貨物の容積（立方フィート）と重量とをはかり、メジャーリスト（Certificate and list of measurement and / or weight）にこれを記入捺印して、シッパーから船社に引渡す貨物の実体を証明する行為であり、船社はこれをもって運賃計算の基礎とする。入庫検量制度では、海貨通関業者と海事検定機関との長期契約により、海事検定機関の職員が現場に常駐しているので、その都度検量手配を行う必要がない。この業務のフローは、概略次のようになる。

まず、海貨通関業者は、所定の施検用紙に必要事項を記入して海事検定機関に検量、検才の申込みをする。検量、検才には、度量衡器の使用原則、定められた測定法則があり、荷姿の異なるあらゆる貨物についてそれぞれの計算方法が定められた貨物毎の縦、横、高さの寸法（フィート）、総容積、パッケージ毎の重量、総重量、これらのグランド・トータルが計算されマークシートが作成され、コンピューターで処理される。一方、入庫貨物のデータがコンピューターにインプットされて、入庫報告書をアウトプットする。次に入庫報告書と、輸出書類の1つであるパッキングリストとのデータが、それぞれインプットされ、メジャーリストおよびS/O用スリップをアウトプットする。

入庫報告書は同一フォームによる保管台帳、出庫指図書、出庫報告書がワンライティングでセットされており、それぞれ搬出明細の欄が設けられていて、爾後の搬出作業を記録できるようにになっている。また、或る場合には、これらのデータにもとづき、搬入届、搬出届が、機械処理されている。

⑪ 入庫報告書、保管台帳、出庫指図報告書、搬出明細

海事検定機関として検量、検才業務を行っている機関は、日本海事検定協会および検定新日本社である。両者によって若干のフォームのちがいがあるが、大差ないので、ここでは日本海事検定協会の、コンピューターで処理されている上記諸書式（ワン・ライティング）のセットの内容を説明する。

表II-7 入庫報告書、保管台帳、出庫指図報告書、搬出明細のデータ・エレメントと処理フロー

フ	ロ	コード	エレメント名
		003	海貨通関業者名
		058	入庫番号
		059	入庫年月日（搬入年月日）
		012	倉庫（庫号）（蔵置場所）
		034	運搬具

フ ロ ー	コード	エレメント名
	068	作業担当
	001	荷主名
	007	マ ー ク
	008	個 数
	069	容 積 (パッケージ毎)
	070	容積合計
	071	重 量 (パッケージ毎)
	072	重量合計
	073	在 庫 数
	033	仕 向 地
	018	バ ー ス
	074	保 管 料
	075	荷 役 料
	076	雇 用 調 整 負 担 金
	077	074, 075, 076 合計
	078	入 庫
	079	作 業 月 日
	080	在 庫 管 理 項 目
	081	個 数 (入 庫)
	082	数 量 (入 庫)
083	出 庫	
084	作 業 月 日	
085	在 庫 管 理 項 目	
086	個 数 (出 庫)	
087	数 量 (出 庫)	
088	Number	
089	Package	
090	Measurement	
069	立 方 フ ィ ー ト (パ ッ ケ ー ジ)	
070	合 計	
091	Weight	
071	重 量 (パ ッ ケ ー ジ)	
072	合 計	

● **個数/屯数とは40立方フィートを1トン(mt.)とする港湾独特の計量方法で統計上何れかその数値の大きい方を

フ	ロ	コード	エレメント名
<p>とることになっているが、その計量結果を記入する欄である。</p> <p>● 088ないし098のアイテムがそのままメジャーリストに打ち出される。</p> <p>● 本項に示されている003ないし098のアイテムが入庫報告書のセットに共通する。</p>		092	**個数/屯数
		093	総容積
		094	総重量
		095	搬出明細
		084	搬出年月日
		010	船名(本船名)
		096	許可、承認又は届出番号
		097	D/O No.
		098	許可月日
		086	搬出個数
		087	搬出屯数
		099	残高個数
		100	残高屯数

搬出明細は、保管台帳、出庫指図/報告書、2枚の入庫報告書コピーの3種類の書式に共通にアウトプットされる。これらの書類は、入庫検量後、コンピューターで処理されて、翌日の朝海貨通関業者にわたされる。或る場合には、契約によって、テレックスをもって、入庫報告速報が、当日海貨通関業者に伝達される。

⑫ S/O用スリップ、メジャーリスト

S/O用スリップ、メジャーリストは、海貨通関業者がS/O(シッピング・オーダー)およびB/L(船荷証券)作成の基礎となるものでパッキング・リストが海貨通関業者に到着した時点で、そのデータが入庫報告書データと共にコンピューターにインプットされて、機械的に打ち出される。メジャーリストは、海運貨物の容積重量の証明書であって運賃同盟が指定する運賃計算の基礎となるものであるが、海事検定機関は通常3通を作成して海貨通関業者に渡し、うち1通は荷主へ、1通は船社へ送られる。内容は次の通りである。

表II-8 S/Oスリップ、メジャーリストのデータ・エレメント

コード	エレメント名
007	Mark & Number (マーク)
008	Number of Packages
069	Cft. Per P'kg (パッケージ毎容積)
070	Total Cft.
071	Weight Per Package
072	Total Weight

以上、日本海事検定協会のシステムを1つの例として挙げたが、これが唯一のものではない。同じ海事検定機関である検定新日本社においても、日本海事検定協会と共同で、システムの開発を行っており、現在のところ若干のちがいはあるが、殆んど同じようなシステムであり、将来は両者とも同一システムになることが予測されるので、こゝでシステムフローおよび帳票の内容について説明することは省略する。

⑬ 自主記帳および搬入届

保税地域に輸出貨物を搬入したときには税関に対して搬入届を出さなければならない。搬入場所が公共上屋であるときには、港湾管理者に対して同様に搬入届を出さなければならない。このうち、税関に対する届は税関長が指定した海貨通関業者に限り、届を出さないので、自主管理記帳方式をもって、これに替えることができるようになった。この方式は搬出届についても同様の措置がとられている。

その内容は、荷主、貨物の記号および番号、品名、数量、搬入年月日、貨物の蔵置場所、船舶または航空機の名称、出港予定、積出地、仕向地等々で、下記に示す通りである。

表Ⅱ-9 自主記帳および搬入届の処理フローとデータ・エレメンツ

フ ロー	コ ー ド	エ レ メ ン ト 名
<pre> graph TD A[海貨通関業者] --> B[入庫検査] B --> C[搬入届] B --> D[自主記帳] C --> E[港湾管理者] D --> F[税関] </pre>	1 0 1	届出年月日
	0 0 3	海貨通関業者名
	0 1 2	搬入場所(蔵置場所)
	0 2 6	搬入年月日
	0 2 7	搬入予定(年月日)
	0 2 8	搬入に関する許可又は承認の 種類、番号、年月日
	0 1 0	船舶名(本船名)
	0 1 8	ボース名
	0 0 7	記号及び番号(マーク)
	0 0 8	個 数
	0 0 9	品 名
	0 2 9	包装の種類
	0 3 0	容積トン
	0 3 1	重量トン
0 3 2	積出地	
0 3 3	仕向地	
0 0 1	荷主名	
0 3 4	運搬具	

これらの搬入届のデータ・エレメンツは、スペース手配の場合の「上屋野積場使用願」と同一フォーム、同一内容であって、ただ搬入届の提出年月日だけが異なる場合がある。入庫検量でない在来方式の荷受の場合は、搬入届提出の前に、入庫検量のプロセスが無いので、この場合の容積、重量は概数が示される。

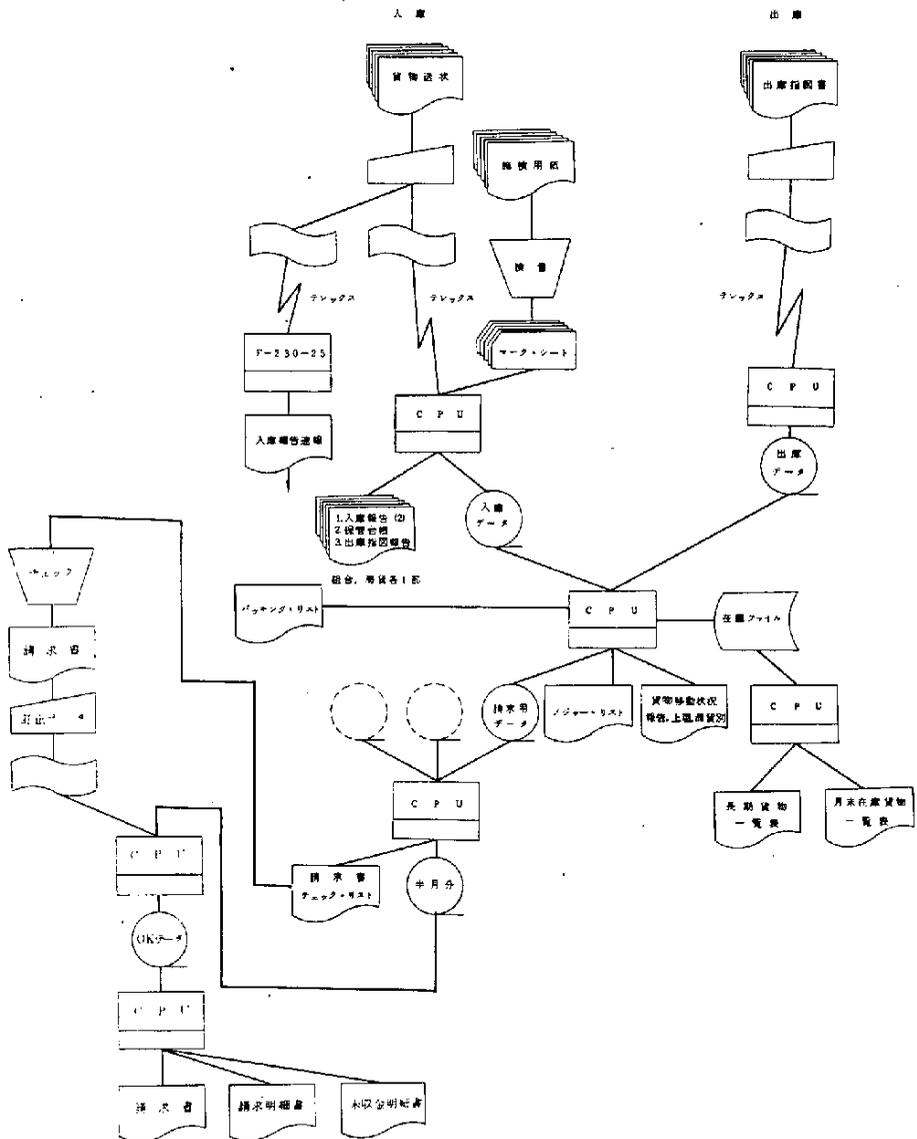


図 II - 1 入庫検量システムのフロー（総括）

(注) このフローは、海事検定機関が海貨通関業者の協同組合（YKK）に対して行う業務の総括的フローであって、入庫検量制度の1つの例として掲げたものである。協同組合には昭和49年1月末現在、約60店社が加盟している。また次に示す総括的フローは、2つの検定機関で若干のちがいはあるが、原則は同じなので、これをもって代表することにした。

(2) 在来方式

海貨通関業者が、輸出貨物を港頭で受取る場合、入庫と同時に検量検載を行うのを入庫検量方式と呼び、そうでないものを、仮りにこゝで在来方式と呼ぶことにする。入庫検量の場合は、既にその貨物の積込船名もわかり、ケース・マーク等も完備しており、輸出書類も早く到着することを原則とするが、在来方式では、検量、検才の時期が後になるので、はい付（上屋倉庫への仮置き）後に、検量手配を行い、検量のために積付けた山を崩しはい替、仕分け、マーキング、再はい付等、上屋、倉庫内の作業の量が多くなるなどの難点があって、個々の書類や手続は入庫検量の場合と同じであるが、作業効率の面では甚だ異って来る。

たとえば、荷主がその輸出商品を、多くの生産者から集め次々に港頭の上屋倉庫に保管し、一定の量にまとまってから、積込船舶を決定し、輸出の手続をするような場合には、この方式をとる。通常、ロットの小さい小口の貨物に多くこの方式が見られる。海貨通関業者は、したがって、貨物を受取った時点では、その貨物がどこへ仕向けられるものであるか、どの船に積込まれるものであるか、わからない場合が多い。作業の順序は、ケース・バイ・ケースで若干のちがいはあるが、大むね次のようになる。

- 1.) 配送通知
- 2.) 荷受メモ
- 3.) スペース手配
- 4.) 相互チェック（貨物送り状の受領）
- 5.) ステータス・チェック
- 6.) はい付
- 7.) 保管
- 8.) 搬入届、自主記帳
- 9.) 検量手配
- 10.) 輸出書類到着
- 11.) はい替
- 12.) 荷口まとめ
- 13.) マーキング
- 14.) 検量、検才
- 15.) S/O用スリップ、メジャーリスト受領

16.) S/O, B/Lの作成

17.) E/D作成

18.) 通 関

以上のうち1ないし8は、入庫検量の場合と同じであるので、こゝでは省略する。

9) 検 量 手 配

入庫検量制度においては、海事検定機関の職員が長期契約により上屋、倉庫に常駐しているが、この場合は、その都度海事検定機関に作業の申込みを行わなければならない。通常この申込は電話等をもって行われる。検量の以前に、海貨通関業者が施検用紙を作成することは、前述の通りである。

11.), 12) はい替、荷口まとめ

貨物の到着順序に1度仮置（はい付）した貨物は、多くの場合検量のために、積付けを崩して、はい替する。はい付とは、上屋倉庫内における貨物の積付けをさして言い専門用語であって、貨物の積付けに対しては、次のような特別の配慮を必要とする。

a) 貨物の性質に対する配慮。特に危険物、冷凍物は別個に扱わなければならない。

b) 貨物の搬出順序に対する配慮。貨物搬出の順序によって積付けをしないと搬出の時に混乱して非常な無駄を生じる。

c) スペースの有効利用に対する配慮。一定の通路および作業スペースを残して、スペースを最も有効に使用できるように配慮しなければならない。

はい替とは、1度はい付した貨物の山を崩して、検量等の作業のために積付けを変更することをいう。すなわち、貨物は最初搬入にしたがって荷主別に保管されるが、こゝで積込船名別に再度仕分けされるわけである。このときに、船積の順序、場所、貨物の特性等を考慮して荷口まとめが行われる。荷口まとめとは、船積に都合のよいように、貨物の量をそろえることを言う。

13.) マーキング

Mark すなわち荷印とは、B/Lに記載されている貨物であることを立証するメインマークの他に、包装貨物の仕分けを容易にすること、運搬保管上の注意を指示すること、内容重量を表示すること、開梱の注意を指示すること等を目的とするサブマークがある。マーキングとは、これらのマークを包装貨物に付することをいう。

1 0 2	Main Mark (荷主マーク)
1 0 3	Port Mark (揚港の指示)
1 0 4	Destination Mark (仕向地マーク)
1 0 5	Case Mark (輸出貨物1口のうち 何番の貨物であるかを示す)

106	Export Mark	(原産国マーク)
107	Quality Mark	(品質マーク)
108	Quantity Mark	(数量マーク)
109	Care Mark	(取扱注意マーク)

マーキングは、通常荷主がこれを付するが、荷主にかわって、海貨通関業者が船積前にこれを附することがある。この場合は後者の例である。また、マーキングは、入庫検量の場合にも行うことがあるが、こゝで一括して記明した。15), 16) は入庫検量の場合と同じなので省略する。

212 在庫管理

上屋における日々の入庫出庫の実態、保管の実態、請求書の作成等々が在庫管理業務に含まれるであろう。ところで、港湾における輸出貨物の在庫管理は、甚だ複雑な形をとっている。その理由は、貨物の形態が甚だ複雑で、それぞれの貨物に適した管理方式が必要であること、また各店社が、その企業形態に適した管理方式をとっていること、さらに同一企業でも倉庫のちがいによって管理方式を異にしている等々である。これらの組合せで他業者に関係する場合には、その複雑さは倍加される。これらのペーパー・ワークだけでも非常に多くの手間と経費とを必要としているので、この簡素化は今後に残された問題である。それで、こゝでは各種の例を挙げて報告するにとどめる。

A社の場合

- 入庫検量の場合は、前記の海事検定機関の入庫報告書、保管台帳、出庫指図報告、搬出明細によって在庫管理を行う(組合又はYKK方式)
- 在来システムの場合は、自家倉庫、市営上屋の2種類に分れる。
- コンテナ-貨物はCFS直入の形式をとる。但し帳票は市営上屋の場合と同一フォームを使用する。

この中で、a) および b) については、既にデータ・エレメンツの分析が終っているので、b) の在来システムの分についてのみ、こゝで説明する。

① 入出庫連絡メモ

これは、さきに述べた荷受メモを兼ね、上屋名、および入庫、出庫、残高の集計表であって、在庫管理目的にも使用されている。

012	上屋名(蔵置場所)
082	入庫(Ms/T)
087	出庫(Ms/T)
100	残高(Ms/T)
102	書類作成年月日

② 貨物搬入依頼票

これは、輸出貨物が直接蔵置場所に行かず、一度港湾地区のメイン・オフィス（本社、支店）に立ち寄って、搬入場所の指示を受けるさいに、トラック運転手に持たせて、貨物とともに現場に送るための帳票である。

表Ⅱ-10 貨物搬入依頼票の処理フローとデータ・エレメンツ

フ ロ ー	コード	エレメント名
	002	製造業者名
	001	荷主名
	010	本船名
	012	場 所（蔵置場所）
	007	SHIPPING・マーク
	008	個 数
	103	日付（年月日）

③ 搬 入 票

当社では4種類の搬入票をそれぞれ使いわけている。それらのものはYKK搬入票（組合管理）、輸出貨物搬入票（台帳、拼票）これは本牧市管上屋およびCFS直入の場合に使用する。次にその他の市管上屋、自家倉庫の場合は、スペース手配で説明した搬入届、搬出届をもって在庫管理にあてる。最後に他社の倉庫を借りるケースがあって、この会社を仮りにX社とすると、X社の「貨物保管カード」を受取り、このカードにもとづいて在庫管理を行う。さきに説明した搬入届、搬出届を除外し、これらの帳票の内容は次の通りである。

a) YKK搬入票（他の検定機関による入庫検量）

表Ⅱ-11 YKK搬入票のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
058	入庫番号
059	入庫年月日
003	海 貨 名
001	荷 主 名
002	製造業者名（出荷主名）
104	場所（はい付場所）
068	検 量 者（作業担当者）
009	品 名
007	マ - ク

	コード	エレメント名
(注) ○印は海事検定機関が記入する。	008	数量
	○070	才積(容積合計)
	○072	重量(重量合計)
	020	本船名
	○079	作業年月日
	○082	出庫数量
	○099	残庫数量(残高個数)
	○105	申告月日(E/D申告)
	○106	出庫免状(E/D許可)
	○084	搬出月日(出庫作業月日)
046	荷受者(Consignee)	

以上、帳票のヘッダ-部分で、この下にデータ部分があって、それぞれの貨物の、たて、よこ、高さがフィート、インチで記入され、その合計が記入される。これらのデータ部分は、マーク・シートに記入され、コンピューターで処理される。帳票のデータ部分の下には、同じく海事検定機関が記入するところのアイテムが、次のように配されている。

072	屯数(重量合計)
107	在庫日数
076	雇用調整負担金
075	荷役料単価
*108	入庫摘要
*109	出庫摘要
110	入庫経路
111	出庫経路

上記アイテムのうち、*印はステータス・チェックで、貨物に異状があればリマークを附する。また入庫経路、出庫経路とは、トラック、はしけ等の運搬具を記入する。これらのデータ・エレメントに見られるように、2つの海事検定機関の入庫検量においては、基本的部分(データ部分)は完全に一致しているが、在庫管理に関する部分では、若干のちがいがある。YKK搬入方式は同一海事検定機関によって、A社の他の自家倉庫への搬入にも、はよ同一内容の帳票によって入庫検量が行われているが、この場合の入庫報告書のフォームは、前者とは異った様式をとっている。

b) 輸出貨物搬入票(台帳, 拼票)

本牧市営上屋およびCFS直入貨物(本牧)において使用されるもので、他の帳票と見

分けやすいように、黄色の紙を使用している。

表Ⅱ-12 輸出貨物搬入票のデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	003	海貨名
	059	搬入日(搬入年月日)
	084	搬出日(作業月日)
	012	搬入場所(蔵置場所)
	027	搬出予定
	112	輸出申告番号
	113	同上許可年月日
	010	本船名
	001	荷主名
	002	出荷主名
	007	マーク
	008	個数
	009	品名
	029	包装の種類
	030	容積トン
	031	重量(Kgs)
	108	摘要
	032	積出地
	033	仕向地
	034	運搬具
	106	輸出許可番号
	082	搬出個数
	099	残個数
	087	搬出屯数
	100	残高屯数

c) 保管貨物カード

他社の倉庫に貨物を入れ、その会社から送付されて来た貨物搬入票であって、比較的簡単なものである。記入データは、入庫年月日、海貨通関業者名、荷主名、マーク、品名、個数、容積、重量、入庫番号、許可番号、許可年月日、搬入年月日、搬出年月日、本船名、運搬具、Remarkで、これらのエレメンツは、すべて前出のものである。

④ 保管台帳

YKK, 公共上屋等においては, 海事検定機関がコンピューターから打ち出した入庫報告書にセットされた保管台帳を使用し, 他の倉庫の場合は, 別個に保管台帳を作成している。これは倉庫業務の見地から, 海事検定機関が作成する保管台帳(主として上屋で使用)では不十分なものがあるためである。この保管台帳の下欄には, 自主記帳項目があり, この部分は上屋の業務に属するが, これは倉庫と上屋との双方の機能をカバーするように考案されたものである。

表II-13 保管台帳のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
114	保管台帳 No.
001	荷主名
002	製造業者名
009	品名
007	荷印(マーク)
008	総個数(個数)
071	@重重量(NK/T, G.K/T, MS/T)
115	単価
116	価額
117	上屋貨物
118	寄託貨物
010	船名
019	入港年月日
119	便名
120	注文番号
026	搬入年月日
121	便
122	倉番
081	入庫数
086	出庫数
073	在庫数
072	重量(K/T, MS/T)
070	容積
116	価額
056, 057	摘要(ステータス・チェック)

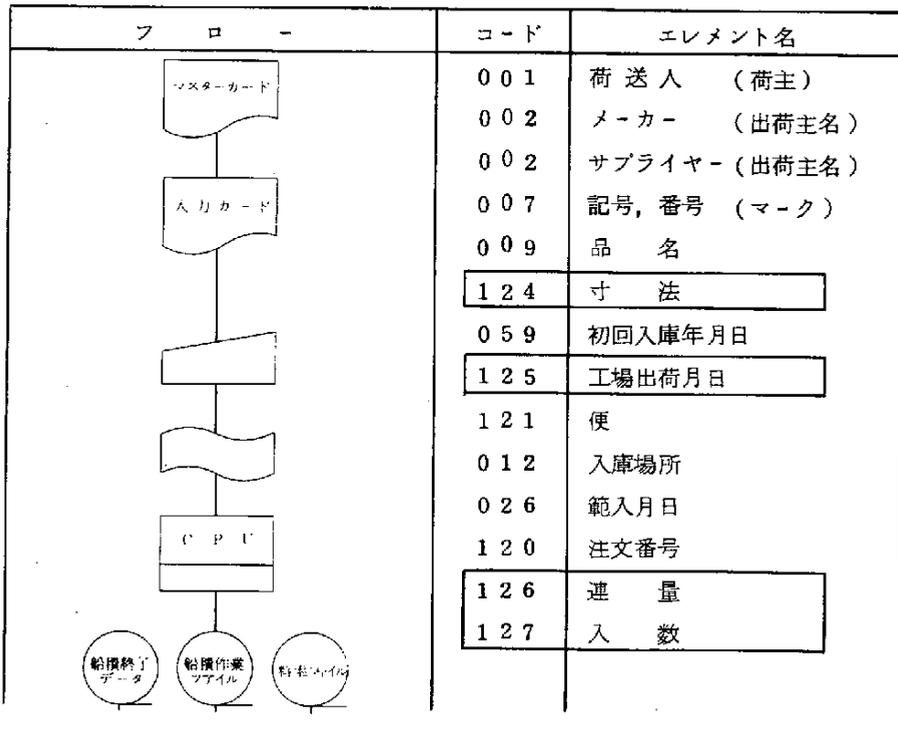
	コード	エレメント名
	○ 0 5 8	搬入番号 (入庫番号)
	○ 0 5 9	搬入月日
	○ 0 8 1	搬入数量 (入庫数量)
	○ 1 0 6	許可番号
	○ 1 1 3	許可月日
	○ 1 2 3	許可数量
	○ 0 8 4	搬出月日
	○ 1 2 4	船積月日
	○ 0 5 6, 0 5 7	備 考 (ステータス・チェック)

上記のうち、○印は税関に対する自主記帳欄の項目である。

⑤ マスターカード

当社は紙を多くあつかっており、且つ請求書作成事務がコンピューター化されている関係で、特殊なフォームを持っている。このマスターは、ホール・ソート・カードで、上と左横とに、それぞれ25、21のホール(穴)を持ち、メーカー別、品種別、扱店社別、地区別にソートされている船積カードであって、下図フローチャードのように、入力票、請求書と続いている。

表Ⅱ-14 マスター・カードの処理フローとデータ・エレメンツ



フ ロ ー	コード	エレメント名
	008	個 数
	073	現 在 高
	010	船 名
	128	出帆月日時
	033	仕 向 地
	129	インボイス品名
	130	Cont.No.
	044,131	Invoice No.
	106	輸出許可番号
	031	総 重 量
	030	容 積
	132	海上運賃 (Rate)
	133	EX. Rate
	134	外 貨
	135	円 貨
	136	Rrepaid
	137	Collect
	138	取引条件 (FOB, C&F, CIF)
	139	FOB価格
	140	正味重量
	033	仕 向 地
	141	船積料金
	142	通 関 料
	143	リスト代
	144	*保管料その他
	145	請 求 額
	146	請 求 先
	147	年 月 日
148	下払メモ	

*印には、マーク変更、刷込料、荷繰替料その他が含まれる。入力カードは同一フォームで、右側だけが必要アイテムをコード化したコード記入欄が設けられている。

⑥ 月度倉庫業実績表

これは、各地の支店から管轄内の倉庫の月間実績を本社営業部、経理部に提出する書類である。報告は各倉庫別に行われる。

表II - 15 月度倉庫業実績表のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
149	支店所
150	年月日
151	倉庫名(占・再)
152	倉庫坪
153	収容能力
009	品名
154	繰越
072	入庫
087	出庫
100	残高
056, 057	備考

B社の場合

前記のように、A社の場合は非常に複雑な業務を行っていて、在庫管理に必要なデータは殆んど出尽しているのであるが、次に示すB社の場合は特定の大手直買メーカー（電機製品）の貨物を主として扱っている（50%以上）海貨通関業者が、工場のシステムと関連せしめ、受注番号をコード化し、貨物と書類とを統一的に処理している例で、注目すべきケースである。このような事が可能となったのは、海貨通関業者1店社と1つの工場との単純な関係にあるからで、見方によると、工場の輸出管理システムが港まで延長されたものとも見られる。

システム開発の現時点（昭和49年1月）においては、工場のコンピューターと、海貨通関業者のコンピューターとは直接つながっていないが、この点についての開発プロジェクトは存在する。また海貨業務のシステムは、そのまま沿岸荷役、船内荷役業務と関連し、現在のところまだパッチ処理による作業報告のファイル、給与計算等々を、別個のものとして処理しているが、将来は一貫したオンラインも可能である。これは、海貨通関、沿岸作業、船内作業を一貫して行い得る企業ならば、現状においても可能である。

次に当社の在庫管理は、入庫検量の後、すべてコンピューターで処理されているが、さきにも述べたように、受注番号（Order No.）、入庫番号、カートン・ナンバーを軸として処理されている。コードはメーカーと共通のものであるので、他の会社の商品の取扱いには適していない。すなわち汎用性がない。

システム・フローの詳細は機密事項であるので紹介することができない。

C社の場合

当社は、或る意味で純粋の海貨通関業者である。当社が扱う輸出貨物は雑貨を主体とし、

すべて入庫管理を行っている。したがって海事検定機関の前記のシステムおよび帳票は、在庫管理の部分を除き利用できる。ちなみに、海事検定機関の前記の在庫管理および請求業務は、オプションであって、海貨通関業者の利用申込みによってサービスを提供する仕組みになっている。

配送通知、荷受メモ、スペース手配、貨物送状までの過程は、すでに説明したものと一致する。その後の業務のフローは

- 1) 組合倉庫
- 2) 公共上屋

の2つの種類にわかれるが、組合倉庫は海事検定機関のシステムを全時的に利用しているため、ここでは省略するとして、公共上屋に関する部分の記述のみに止める。

公共上屋の利用については、さきに述べたように、搬入届、搬出届が必要である。当社ではこの搬出入届のフォームにセットして次の帳票を作成している。

入出庫カード	.....	輸出課保存
入庫御案内	.....	荷主への入庫報告書
連絡票	.....	現場との連絡(輸出課→現場→輸出課)
現場事務用(カード)	.....	現場保存
出庫伝票	.....	輸出課→現場→輸出課

搬入届、搬出届

このうち、入出庫カードがマスターの役割を果たすもので、入庫のとき、出庫のとき、それぞれ記入し、出庫伝票1件ごとの出庫月日、荷渡先、残高がわかるようになっている。出庫伝票の下欄には1から150までの番号が附してあって、これによって貨物の個数(番号)を明確にすることができる。また請求事務は、施検用紙の下欄にある次のアイテムを参照して行うことができる。

屯数
在庫日数
雇用調整負担金
荷役料単価
入庫適用
出庫適用

施検用紙は、前記のように海貨通関業者が海事検定機関へ出す検量申込書であるが、海貨通関業者は、この帳票のヘッダー部分に記入し、検定機関はその下のデータ部分に、それぞれのパッキング毎のデータを記入して海貨通関業者に渡すもので、最下欄に上記の在庫管理に必要なデータを記入するようになっている。

⑦ 在庫管理の目的(総括)

以上に見て来たように在庫管理の方式は、先ず貨物の種類によって可なり異って来る。

次に海貨通関業者の企業の性格によって異って来る。また倉庫（上屋）の性質によっても影響される。これらの変化の多い業務の中にあって、汎用システムを考える場合、オペティマイゼーションをどのていどに押えるかということと共に、在庫管理の一般的目的をここで明確にする必要がある。われわれが考える点を列挙すると下記のようになる。

- 1) 入庫，出庫，在庫（残高）の確認
- 2) ワン・シippメントについての貨物の確認（数量と内容）
- 3) 貨物が蔵置される詳細な場所の確認（特にこれは貨物の種類が多い場合に必要なこと、何号の倉のどこにあるかを明確にしておくことが要求される。）
- 4) 出庫指図における作業場所の確認
- 5) 請求書の作成

請求書の作成は、在庫管理の最終目的であって、このために次のようなものが必要である。

- (a) 貨物のステータス・チェック
- (b) 作業工程別の原価のチェック
- (c) 下払いのチェック
- (d) 仕切単価の正当性のチェック（原価の把握）

213 Shipping-Documents: 輸出書類の作成

輸出における業務のプロセスは、海外からの注文受注、Contract Noteの作成、L/C開設、製造業者への発注、生産行程の管理を経て、L/C条項にもとづく貨物の発送へと進んでゆく。いまわれわれの報告書に検討するのはこの部分からである。ここで、われわれは若干の定義を行う必要がある。その理由は、情報システム化を前提として、通常使用されている用語のあいまいさをさけて、これを厳密に規定する必要があるからである。

a) Shipping Documents（輸出書類）とLoading Documents（船積書類）の区別

これらのものは、通常「船積書類」と呼ばれている。最初に輸出者が作成するCommercial Invoice, Packing List等各種の書類があつて（別紙フローチャート、ドキュメンテーション・フロー参照）これらの書類は一括して海貨通関業者に渡されるが、海貨通関業者の手もとで、これらのものは通関用と船積用とに分離される。通関用の書類はExport Declaration 又はE/D（輸出申告書）とともにセットされ税関に提出される。これは通関書類という概念で処理される。次に通関後、Shipping Order 又はS/O（船積指図書）、Mate's Receipt 又はM/R（本船受領書）、Bill of Lading 又はB/L（船荷証券）等が作成される。前者が輸出者に関連するものであれば後者は船社に関するものである。このような理由でShipping Documentsを輸出書類とし、Loading Documentsを船積書類と明確に区別すべきであると思

うので、この報告書ではこの新しい定義を設けて、これにしたがった。特にわれわれの考え方はドキュメンテーション・フローと、カーゴ・インベントリ・フローとを統一的に処理しなければシステム化は不可能であるとするため前から、この区別が必要となって来るのである。

b) Commercial InvoiceとCargo Invoiceとの区別

輸出貨務の最初の段階で輸出書類と貨物とは、別々に、若干の時間をおいて海貨通関業者の手もとに到着する。貨物にも送り状が附されているので、Commercial Invoiceをただ送り状と呼んだのでは混乱を生じる。それでCommercial Invoiceを単なるInvoice又は送り状と呼ばないで、正確に商業送状と呼び、貨物に付される送り状を貨物送状(Cargo Invoice)と呼び、両者を明確に区別する。

c) ShipperとSupplierとの区別

ShipperとはCommercial Invoiceに記載された荷送人で、この報告書では、輸出者という概念で統一した。これには商社および直買メーカーが含まれる。

Supplierとは貨物を海貨通関業者に提供する荷主である。貨物の実際の所有の段階が、フローの中で変化する場合があるので、これらのものはすべて荷主という概念で統一し前記の輸出者という概念と区別した。

d) メーカーと製造業者

メーカーとは、商品の製造を行い、且つ自ら輸出者である場合をさして言い、製造業者とは、商品の製造を行いが、輸出はこれを商社に委託し、ないしは商社からの注文を受けて輸出品を製造するものをいう。海貨通関業者に対しては、サプライヤーである。

以上の定義を行った後、輸出書類の分析に入る。

① Commercial Invoice (商業送状)

Commercial Invoiceとは、輸出者が発行する商取引上の送り状であって、わが国でも貿易関係書式標準化委員会(JCSETD)で、ECE Layout Keyののった標準フォーム(第2次試案)ができていますが、また一般に使用されるまでには至っていない。コマーシャル・インボイスは、実際には各商社ないし輸出者ののれんのようなもので各種各様のものがある。その記載事項も一定していない。この現状は、この報告書の付録Ⅱに示してある通りで68通の異った商業送状の内容の分析が示されている。それで、ここでは貿標委のフォームを用い、後で必要事項をつけ加えることとする。フローは省略する。

表Ⅱ-16 Commercial Invoiceのデータ・エレメント

	コード	エレメント名
	201	Shipper (輸出者)
	202	Consignee (荷受人)

	コード	エレメント名
	203	Notify Party (着荷通知先)
	204	Invoice No. (送状番号)
	205	Place & Date (作成地及び月日)
	206	Amount Insured on Cargo (貨物保険金額)
	207	Amount Insured on Duty (輸入税保険金額)
	208	L/C No.
	209	L/C 発行日
	210	Expiry Date (有効期限)
	211	Issuing Bank (L/C開設銀行名)
	212	Terms/Method of Payment (売買決済の方法条件)
	213	Reference No. (照会番号)
	214	Ocean Vessel (積載船(機)名)
	215	Port of Loading (積込港)
	216	Date of Shipment (積込年月日)
	217	Port of Discharge (荷卸港)
	218	For Transhipment to/Place of Delivery (最終荷卸し港名/配送をする場所)
	219	Final Destination for the Merchant reference (最終荷渡地)
	220	Marks & Nos. (記号及び番号)
	221	No. & Kind of Packages (貨物個数及び荷姿)
	222	Description of Goods (品名)
	223	Quantity (数量)
	224	Unit Price (単価)

	コード	エレメント名
	225	Amount (金額)
	226	受渡条件 (FOB, CIF, C&F 等)
	227	Total Amount (合計金額)

以上は、貿標委によって標準化されたインボイス・フォームであるが、このフォームはB/Lにつなぐワン・ラン・メソッドを考慮している点で、B/L作成に主眼点がおかれている点が注目される。ECE Layout Key それ自体がB/Lフォームを基礎としている関係でやむを得ないが、特にアイテム214, 215, 216, 217, 218, 219はB/Lがわからぬの要請であると見られ、はたしてシッパーがCommercial Invoice 発行の段階で、これらの項目を完全にうめることができるかどうか疑問である。これらの項目は、通常のCommercial InvoiceではShipped from, to, per, via 等の表現をとっている。また201, 202, 203, 220, 221, 222, 223の項目は、そのままB/L用語となっている。(付録II参照)

さらに、この標準フォームには加えられていないが、システム化の見地から重要な項目はOrder No.である。さきにも述べたように、輸出書類と貨物とは々に港に入ってくる。しかもCommercial Invoiceに記載された貨物がそのまままとめて港頭に搬入されるわけではない。それで輸出書類受領後、インボイス記載の貨物がどれどれであるかを、あらためてチェックしなければならない、めんどろな手続きを生じる。これをシステム的に解決する方法は、Commercial InvoiceにOrder No.を記入し、同時にCargo Invoiceに、前記C/Iに記載されているOrder No.のうち何番から何番までであるという記載をすることによって、書類と貨物との照合は、機械的に処理され得るであろう。あとは在庫管理のシステムで、それらの貨物がどこに配置されているかを明確にしておくだけでよい。このような処置をとり得るキポイントはOrder No.だけである。何故ならば、Commercial Invoice作成の時点においても、Cargo Invoice作成の時点においても、シッパーも製造業者も、このOrder No.は確実に把握し得るものであり、且つ国際的に、Order No.をコード化することができるならば、それは貿易取引上の貨物を識別するところのユニーク・レファラン・ナンバーとして使用することができるであろう。

② Packing List (包装明細書)

シッパーは製造業者に対して包装内容明細書を提出させ、これにもとづいてPacking List (包装明細書)を作成する。この書類は通関書類の1つであり、船社への船腹スペースの申込みや運賃交渉の基礎となるもので、揚地においては相手国のインポーターまたはその代理人が貨物をチェックするときの基礎となる。また港においては検量の場合に、検量データとP/Lとを照合してメジャーリストおよびS/O用スリップを作成する。さらに船積搬出のさい検数を行うときには、しばしばこのP/Lが必要となる。このように、

Packing ListはCommercial Invoiceとともに、貨物発送時点で作成され、輸送途中の貨物管理の基礎資料となるものであって、品名、個数、ケース・ナンバー・容積（立方フィート）、重量等を、それぞれのパッキングについて列記する。特に大型機械類のように、1台の機械を分解して数個の包装とするような場合には、各包装毎にパッキング・リストを附し、且つ組立図を各ケースの中に入れる場合がある。さらにプラント輸出のような場合には、1件のシップメントに対して、麗大な量のパッキング・リストを必要とする。

このようなわけで、ここに記載される品名は、Commercial Invoice ないしは B/L記載の品名のように大まかなものではなくて、もっと詳細なものである。Packing List で新しくつけ加えられる情報は、次のものである。

228	品名(包装内容品名)
229	個数(包装内容個数)
230	Case No.
*231	Measurement(容積)
*232	Weight(重量)

(注) * この場合の容積、重量は仮りのものである。輸出契約による貨物の正式の容積、重量は、運賃同盟または船社の指定する海事検定機関がこれを計量し、メジャーリスト(Certificate and List of Measurement and/or Weight)に明記する。

③ Shipping Instruction又はS/I(船積指図書)

Shipperが海貨通関業者に対して発行する船積指図書であって、貿標試案ではShipperがマスターシートを作成し、これとShipping Instruction, Shipping Application, Insurance Applicationの3点をセットし、ワンタイプで打ち出す方式をとっている。そしてこのセットを海貨通関業者が受領後、Shipping InstructionおよびShipping Applicationについてはさらに必要事項をタイプし、各業界の関連帳票に展開するマスターとして使用することを工夫している。またこの書式は、在来貨物とコンテナとを同一帳票で処理し得るように工夫されている。そのデータ・エレメンツは次の通りである。

表II-17 Shipping Instructionのデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	201	Shipper
	202	Consignee
	203	Notify Party

コード	エレメント名
204	Invoice No.
205	Place & Date
233	Name of Warehouse (蔵置場所)
234	Shipping Date (最終船積期限)
235	Shipping Company (船社名)
236	Booking No.
210	Expiry Date
237	Service Type/on Receiving
238	CY (コンテナヤードで船社渡し)
239	CFS (CFSで船社渡し)
240	Door (輸出者の指定場所渡し)
241	Service Type/on Delivery
242	CY (揚地CY渡し)
243	CFS (揚地CFS渡し)
244	Door (荷受人の戸口渡し)
213	Reference No.
214	Ocean Vessel
215	Port of Loading
216	Date of Shipment
217	Port of Discharge
218	For Transshipment to/Place of Delivery
219	Final Destination
220	Marks & Nos.
221	No. & Kind of Packages
222	Description of Goods
223	Quantity
224	Unit Price
225	Amount
226	受渡条件 (FOB, CIF, C&F)
227	Total Amount
245	Enclosures (添付書類)
246	Special Instruction (通関および船積に関する特記事項)

	コード	エレメント名
	247	Ocean Freight Rate(運賃適用区分)
	248	Freight Prepaid at(前払運賃の支払地)
	249	Freight Payable at(後払運賃の支払地)
	250	Place and Date of Issue (B/Lの発行地および年月日)
	251	No. of Original Bs/L (オリジナルB/Lの必要枚数)
	252	Shippers Requirement (シッパーが要求する書類およびその枚数)
	253	S/I No.

④ Shipping Application (船積依頼書)

この書式はシッパー(海貨通関業者が代行)が船社に対して船積みを依頼するための書式で、前記のように、S/I、I/Aとセットになっている。内容は次の通りである。

表II-18 Shipping Applicationのデータ・エレメント

	コード	エレメント名
	201	Shipper
	202	Consignee
	203	Notify Party
	254	Local Vessel/Pre-carriage by (在来船の場合、B/L作成船社が第2船の場合第1船(Local Vessel)の船名を、コンテナーの場合は積港のコンテナー・ターミナル以外で船社にコンテナーを引渡すときに、その場所からの運送人名(Pre-Carriage by)
	255	From/Place of Receipt (在来船の場合は第1船の船積港名、コンテナーの場合前記のケースで船社にコンテナーを引渡す場所の地名、さらにLCLの場合(キャリアーズ・バック)はCFSを、FCLの場合(シッパーズ・バック)はCYを記入する。)

コード	エレメント名
204	Invoice No.
256	Reefer Temperature Required (F)
257	上屋, 舁 (経岸積みか舁積みかを記す)
258	Dangerous-Label, Classification (危険物法定ラベルおよびクラシフィケーション)
235	Shipping Company
236	Booking No.
237	Service on Receiving
238	CY
239	CFS
240	Door
259	TRS (戸前受)
241	Service on Delivery
242	CY
243	CFS
244	Door
260	Forwarding Agent (海貨通関業者名)
214	Ocean Vessel
215	Port of Loading
217	Port of Discharge
218	For Transhipment to/Place of Delivery
219	Final Destination
220	Marks & Nos.
221	No. & Kind of Packages
222	Description
261	Gross Weight (品目別重量および合計)
262	Measurement (品目別容積および合計)
263	Total Number of Containers or Packages
264	Freight and Charges
265	R/Tons (264に記入したWeightまたはMea- sure のフレート・トンを記入する, Revenue Ts.)

	コード	エレメント名
	266	Rate (264の運賃率)
	267	Per (266の各項の建トン)
	268	Prepaid (264の前払金額)
	269	Collect (264の後払金額)
	248	Prepaid at
	249	Payable at
	250	Place of B/L Issue
	270	Ex. Rate
	271	Total Prepaid in Yen
	251	Number of Original Bs/L

⑤ Insurance Application 又は I/A (保険申込書)

Insurance Application は、シッパーが保険会社に対して海上運送貨物の附保を申込む書式である。この書式には、マスター・シートから展開される部分、保険契約者が追加記入する部分、および保険会社が追加記入する部分がある。

表Ⅱ-19 Insurance Application のデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	201	Assured (被保険者で Shipper)
	272	No. (証券番号, Policy 又は Certificate)
	273	Claim, if any, Payable at (保険金支払地)
	274	Condition (付保条件, F.P.A., W.A., All Risks)
	204	Invoice No.
	206, 207	Amount Insured (保険金額)
	275	Local Vessel on Conveyance (接続輸送手段で, 船舶, 航空機, レール, トラック, はしけ等の船名を記入する。)
	276	From (Interior Port or Place of Loading) (奥地から付保する場合に記入する。)
	215	Voyage: at and from
	216	Sailing on or about (出帆月日)
	217	Voyage: to/Via
	218	Thence to (最終仕向港または仕向地)

コード	エレメント名
220	Marks & Nos.
221	No. & kind of Packages
222	Description of Goods
223	Quantity
277	Place and Date of Issue (保険証券作成地および発行年月日)
278	No. of Policy/Certificate issued (保険証券または保険承認状発行枚数)
279	Documents Required (書類発行希望枚数)
280	Amount Insured (%): Cargo (貨物保険 金額で、CIF価格に対する割合を%で記入)
281	Amount Insured (%): Duty (輸入税保険 金額で、CIF価格に対する割合を%で記入)
282	Invoice Amount (インボイス金額)
283	Exch. Rate at (保険料円換算率)
284	Rate: Cargo (貨物保険料率)
285	Rate: Duty (輸入保険料率)
286	Agent (保険代理店)
287	Particulars of Ocean Vessel (積載船の明細)
288	代理店手数料割合
289	Date (保険申込年月日)
290	Signature of Applicant (契約者署名)

⑥ Export Declaration又はE/D③(銀行認証用輸出申告書)

銀行認証用E/Dは、シッパー(輸出者)が取引為替銀行に提出する書式であって、認証銀行が記名押印または署名の後、税関の審査をうけ、他の必要書類とともに再び銀行に提出され買取られる商取引上の書類であって、通関用のE/Dとは可なり内容が異っている。このため貿標委の標準書式のセットからは外されている。シッパーが記入する部分、銀行が記入する部分税関が記入する部分にわかれている。

先ずシッパーが記入する部分は、輸出者住所氏名押印または署名、商品名、数量、建値および総価額、仕向地、買主名等の外、承認または許可関係として

- a) 標準外決済
- b) 委託販売
- c) 委託加工

d) 長期延払

e) その他

を識別し承認または許可番号を附する。次に外国為替に関しては

a) L/C (取消不能)

b) L/C (取消可能)

c) D/P

d) D/A

e) 送金・小切手

f) その他

の種類別チェックがあり、さらに手形期限としては

a) 一覽払

b) 一覽後

c) …… 日払

d) 船積後 …… 日払

e) その他

の区別を明記する。また信用状内容として未使用残高、接受年月日、有効期限の記入があり、外国為替決済の証明として、決済方法(信用状によるもの、およびその他)、買取日および金額を記入する。これに対して、銀行が適当と認めれば、認証の署名をし、認証年月日と認承番号を記入する。税関では審査の後、現物と照合し、輸出許可年月日および輸出許可番号を記入する。これは商取引上の重要書類であるが、貿標委のセットから外されているので、その考え方にしたがって、データ・エレメントに一連番号を附することをしなかった。以下述べるその他の書類も、同様の考え方にともづき、書類の説明だけに止める。

⑦ Consular Invoice (領事送状)

領事送状はシッパーが所定の送り状に必要事項を記載し、その真実且つ正確であることを、輸出積出地に存在する相手国領事館に対して宣誓し、領事がこれを査証する書類である。これは中南米向けおよび台湾、フィリピン向け輸出に必要とされる書類であるが、ダンピング防止、関税賦課、統計資料等の目的に使用される。

⑧ Customs Invoice (税関送状)

相手国のインポーターが輸入通関にさいして税関に提出するために一定のフォーム (Conference Invoice Form) によって輸出者が作成する送状である。領事館の査証を必要とせず、米国、オーストラリア、ニュージーランド、カナダ、南アフリカ、アフリカおよび中南米の英領植民地等へ向けての輸出の場合に必要とする。

⑨ Inspection Certificate (検査証明書)

L/C条項の中で輸出検査を要求している場合、および法令に定められた品目の輸出に

あたっては、L/Cの指定する機関、もしくは法律に定められた所定の検査機関の検査を受け、合格すれば貨物にこれを表示し、また通関にさいしては、この証明書を提出しなければならない。検査機関は品目毎に多岐にわかれており、工業品検査所、繊維製品検査所等の外に特定の商品ごとにそれぞれの機関が設けられ、陸運局、海運局、輸出雑貨センター、衛生試験所など、広汎な機関が指定されている。

⑩ Export Licence (輸出承認書)

標準外決済、および輸出貿易管理令第1条による特定貨物の特定地域への輸出、委託加工、ないしは委託販売契約の場合には、為替銀行へ輸出認証の手続をする前に、通産大臣の輸出承認書を必要とする。

⑪ Certificate of Origin (原産地証明)

原産地証明とは、荷為替手形の附属書類の1つで、輸出貨物とその国において生産されたことを証明する書類であって、商工会議所がこれを発行する。この外、領事インボイス、あるいはカスタム・インボイスに記入するもの、相手国領事館が所定様式に署名するもの、さらに米国、香港向けの貨物で、中国または朝鮮人民共和国等の原産品でないことを証明するものがあるが、一般に原産地証明とは商工会議所発行のものをさして言う。

2.1.4 通関業務

前記のように、貨物の受領から入庫検量、S/O用スリップおよび、メジャーリストの打出し、在庫管理までの過程が、海貨通関業務の輸出貨物処理の第1段階で、われわれはこれを集荷システムないしはBooking Packageと呼ぶ。次の業務は通関であって、荷主別に入って来た貨物が船名別に仕分けされ、輸出通関を行う。これを通関システムないしはCustoms Packageと呼ぶ。

関税法上の輸出とは、「内国貨物を外国に向けて送り出すことをいう」という規定により、その貨物が外国に向けて出帆する本船に積み込まれた時点以降が、輸出という状態であって、法的には、税関による船積確認が必要となる。ところで、輸出貨物の通関業務が、どの時点からはじまるかという点、製造業者の手から輸出貨物が保税地域に搬入された時点からである。ここで言う保税地域とは、指定保税地域、保税上屋、保税工場、保税倉庫、保税展示場、税関が指定した保税地域外の他所蔵置、本船扱、舢中扱をいう。通常輸出の場合は、保税地域内の保税上屋に蔵置するが、ここでいう関税法上の上屋概念には、営業倉庫をも含むものであって、倉庫業法の上屋と倉庫の区別とは異っているので注意しなければならない。

貨物が保税地域に搬入されると、海貨通関業者は搬入届または自主記帳を行う。シッパーに対しては、前記のように入庫報告を行うが、ここでは省略する。搬入届とは税関および港湾管理者(公共上屋等公共施設に限る)に提出する書類であり、自主記帳とは、税関長より「自主管理適用保税地域指定書」を受けた保税地域の設営者が行う記帳を基にした自主管理方式である。

(1) 輸出申告業務

シッパーは、関税法にもとづいて輸出申告を行わなければならない。すなわち「政令で定めるところにより、当該貨物の品名ならびに数量及び価格、その他必要事項を税関長に申告し、貨物につき必要な検査を経てその許可を受けなければならない。」(同法第67条)のである。輸出の申告を行うものは、当然その貨物の輸出を行うところのシッパーであるべき筈であるが、通関関係業務をよく知っている人でないと、申告事務をスムーズに行うことは難かしいので、通関業法にもとづき税関が許可した、一定の資格を持つ通関業者がこれを行っている。通関業者とは、外国でいうCustom Brokerであって、現在(49年1月末)横浜税関関係の業者は163店社、これに対して京浜海運貨物取扱同業会にあつまる海貨業者は102社で、その主要な店社は何れも海貨業と通関業を兼ねているので、われわれは、これをシステムの見地から海貨通関業として一括したことは前述の通りである。

通関業務は先ず輸出申告からはじまる。この申告は京浜港では船積48時間前に行わなければならない。但しこの時間的制限は、神戸、名古屋等主要港の税関では若干ずつ異っている。申告は輸出申告書(Export DeclarationまたはE/DⒸ)によって行われる。申告書は許可用、統計用、原本用の外に銀行用(E/DⒹ)がセットされており、この外に次の船積書類が添付される。

- a) Commercial Invoice C/I (1~2)
- b) Packing List P/L (1)
- c) Export Licence E/L (1)
- d) 輸出申告書付票 (2)
- e) その他法令による必要書類 (各1)

このうち輸出申告書付票とは、輸出される商品のうち、内国消費税(主として物品税)が課されるものは輸出免税の規定があり、関係書類としてセットされたものである。これらのものはカランプ類税輸出免税カランプ類輸出証明書、輸出免税酒類輸出(船積)証明書、砂糖消費税輸出免税砂糖類輸出証明書、揮発油税輸出免税揮発油輸出証明書等がある。

他法令による必要書類とは次のものである。

- a) 輸出検査法 輸出検査法による検査証明書で、通関にさいして提出しなければならない。
- b) 輸出入取引法 特定の仕向地に輸出する特定貨物の取引について協定することができる(届出制)。
輸出組合(法人)の場合は、仕向地の事情により輸出貨物につきその価格等につき通産大臣の承認を必要とすることがある。

c) 輸出品デザイン法	特定貨物についてはデザインを登録することができる（15年間）。デザインの認定を受けた後でなければ輸出できない。
d) 食糧管理法	輸出することを条件として政府から売渡されたものでなければ輸出することはできない。
e) 文化財保護法	重要文化財は輸出禁止。文化庁長官が必要と認めて認可することがある。
f) 薬事法	輸出处用医薬品等については、法律規定の一部適用除外、その他必要な特例が定められている。
g) 肥料取締法	輸出のため輸入する場合本法は適用されない。
h) 林業種苗法	国内事情により相当と認められる措置がとられる。
i) 蚕糸業法	主務大臣の認可を必要とする。
j) 鳥獣の保護に関する法律	特定のものについては証明書を出す。
k) 真珠養殖本業法	真珠検査所の検査を受け、その表示がなければ輸出できない。
l) 銃砲刀剣類所持等取締法	公案委員会の許可。国際競技に参加する外人に対する特例。
m) 植物防疫法	輸入国において輸出国の検査証明を必要とするものがある。検査に合格しなければ輸出できない。
n) 家畜伝染病予防法	輸入国において輸出国の検査証明を必要としているものがある。
o) 狂犬病予防法	輸出検疫を受けなければ輸出できない。
p) 麻薬取締法	輸出禁止品目あり。厚生大臣の許可を必要とし期間内に輸出しない場合の処置がある。
q) 大麻取締法	譲渡禁止。
r) あへん法	輸出禁止。厚生大臣の許可を得て輸出。
s) 覚せい剤取締法	厚生大臣の許可を得て輸出。
t) タバコ専売法	公社自身の輸出の外、輸出のために売渡すことができる。輸出は義務づけられる。
u) 塩専売法	公社自体の輸出の外、輸出のために売渡すことができる。輸出は義務づけられる。
v) 重要美術品等の保存に関する法律	文化財保護法の施行により、本法は廃止されたが、本法施行中重要美術品の指定をうけた物は輸出貿易管理令の別表にしたがい通産大臣の承認、文化庁長官の承

認が必要となる。

(2) Export Declaration (E/D[Ⓒ])

輸出申告書、すなわちExport Declarationは、前記のように海貨通関業者が荷主（シッパー）にかわって税関に提出する書類であって、同じ内容のものが、許可用、統計用、原本と3通要求される。この外、海貨通関業者の社内ファイルのためにさらに1枚を加え、通常4枚をセットとしてタイプされる。また1枚の申告書は品名3個までを扱うので、4つ以上の品名があるときには、スペヤー・シートが用意されている。E/Dの作成にあたっては、税関業務の1部がコンピューター化されているので、コード記入欄が設けられており、輸出者符号、船籍符号、積込港符号、貿易形態別符号、商品名コード、仕向地番号等を記入しなければならない。商品名コード、すなわち税関の統計品目番号は、国際標準貿易分類表（Standard of International Trade Classification: - SITC）による6桁のコードであって、はじめの4桁はブラッセル関税率（BTN）と対応している。

輸出申告書は、税関様式C第5010号として規定された書式で、海貨通関業者記入部分と税関記入部分とに分れているが、海貨通関業者記入部分のアイテムズは、次の通りである。

表II-20 Export Declarationのデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
301	あて先（税関長）
302	申告年月日
*001, 201	輸出者住所氏名（荷主）
003	代理人住所氏名（印）（海貨通関業者）
012	蔵置場所
032	積込港（積出地）
010	積載船（機）名（本船名）
128	出港予定年月日
033	仕向地
303	都市
304	国
305	本船扱
306	ふ中扱
307	品名（統計品目番号による品名）
008	個数
007	記号（番号）

	コード	エレメント名
(注) 印は外国産品に限る。 * この場合の荷主とは 011 の荷主および C/I の輸出者を含むもので、全部が 001 の荷主とは限らない。	3 0 8	生産地
	3 0 9	輸出承認又は契約許可番号、 銀行認証番号
	3 1 0	添付書類
	3 1 1	仕入書
	3 1 2	輸出検査証明書
	3 1 3	輸出取引承認書
	3 1 4	その他関税法第 7 0 条関係許可、承認書等。
	3 1 5	同上法令名
	3 1 6	取扱区分
	3 1 7	輸出貿易管理令第 条 号扱
	3 1 8	別表第 の 号扱
	3 1 9	関税定率法第 条第 項第 号扱
	3 2 0	国内消費税輸出免税(還付金)扱
	3 2 1	統計品目番号
	3 2 2	単 位
	3 2 3	数量(第 1 単位, 第 2 単位)
	3 2 4	申告価格(円価格, 外貨建 F O B, インボイス上の 決済価格が F O B でない場合は C I F な いし C & I)
	3 2 5	申告書枚数
	3 2 6	保税運送
	3 2 7	陸 路
3 2 8	海 路	
3 2 9	空 路	
3 3 0	期間(年月日から年月日まで)	
(注) * 印は税関記入	* 1 1 3 , 1 0 6	許可年月日(許可番号)
	* 1 2 4	積込年月日(船積確認年月日)
	1 1 2	申告番号
	3 3 1	積込港符号
	3 3 2	船(機)籍符号
	3 3 3	貿易形態別符号
	3 3 4	仕向国(地)符号
	3 3 5	輸出者符合
3 3 6	通関士記名押印	

前記エレメントのうち、本船扱い、ふ中扱いというのがあるが、これは、本船扱いとは、輸出貨物のうち、木材、冷凍魚類、化学肥料、セメント、石炭、普通鋼材等11品目に限られ、本船に積込んだまま通関を認めるという制度があって、これをさして言う。また、ふ中扱いとは、はしけに積載したまま通関ができる取扱いで、これについても品目は限定される(38種類)。申告書類のフローは、下図の通りである。

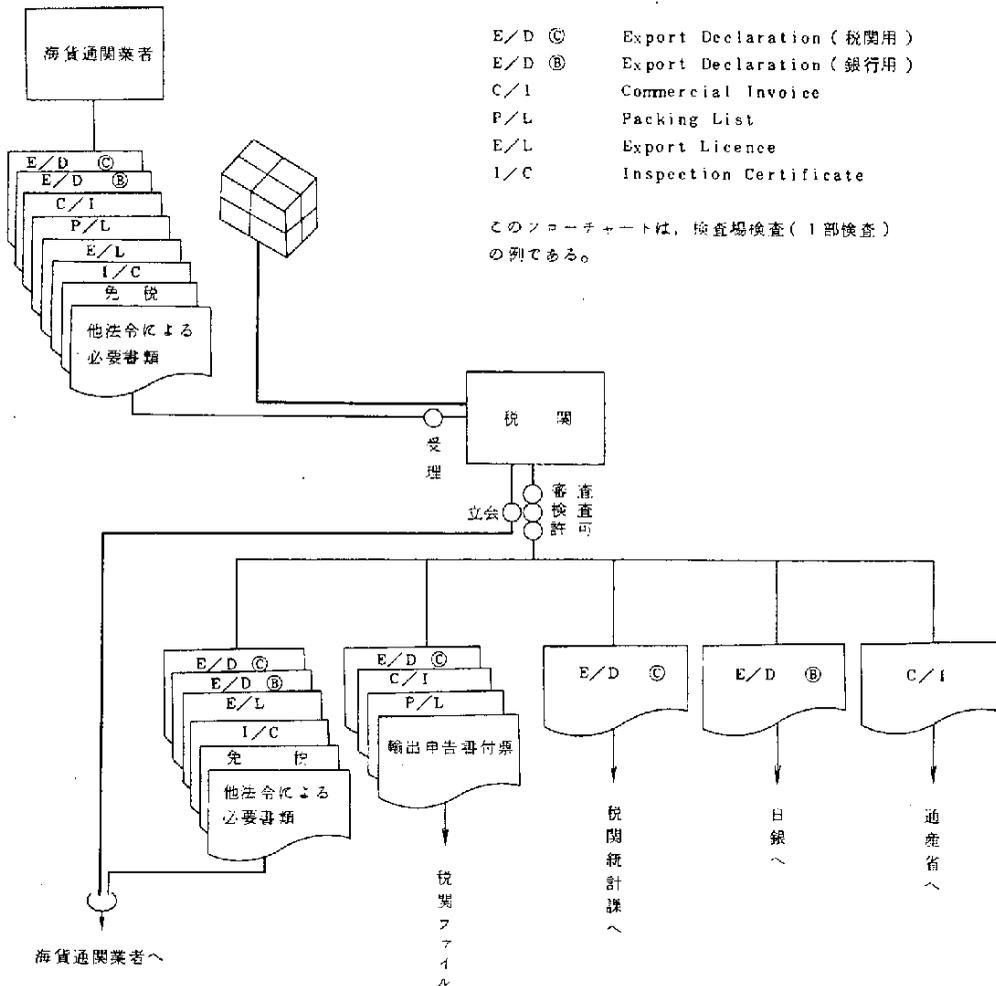


図 II - 2 輸出申告書類のフロー

(3) 通関業務(受付, 審査, 検査, 許可)

前記のように、広義の通関業務は、輸出貨物の保税地域への搬入からはじまる。保税地域には、指定保税地域、保税上屋、保税工場、保税倉庫、保税展示場がある。指定保税地

域とは、港湾管理者の公共上屋、野積場等であり、保税倉庫、保税工場、保税展示場は、外国貨物を積み戻す場合に関係がある。すなわち、保税倉庫は海外から持って来た貨物(外貨)を、一時保税倉庫に保管し、そのまま積み戻す場合、保税工場は、外貨を加工して積み戻す場合、保税展示場とは見本市等に展示した外貨を積み戻す場合である。こうして、通常の輸出貨物は、指定保税地域および保税上屋に搬入して通関するのが普通のケースになっている。

この外、他所蔵置、本船扱い、ふ中扱いという保税地域外での通関を行う制度がある。このうち本船扱い、ふ中扱いについては、既に述べたのでこゝでは省略するとして、他所蔵置とは、重量物、生鮮食料品、危険物等の貨物で、港頭の保税地域に搬入したのでは他の貨物を損傷する恐れがあるとか、作業に差つかえがあるとかいう場合に、税関長が認めた保税地域外に仮置して通関することができる制度を指している。

a) 海貨通関業者オフィスにおける通関の準備作業

通関の第1の作業は通関関係書類を税関に提出することからはじまる。このためには下記のような準備作業が必要である。

- ① 輸出貨物の上屋への搬入の確認、ステータス・チェック。
- ② 荷主からの通関書類の受領。
- ③ 書類のチェック、添付書類の確認。
- ④ 申告商品名についての税関統計品目番号の検出、および各種コードのチェック。
- ⑤ FOB価格(ないしはCIF, C&I)の算出。
- ⑥ 申告書のタイプ、書類のセットアップ。
- ⑦ 通関士の審査と記名捺印。

b) 税関における書類の受理

税関に書類を提出する場合には、海貨通関業者の職員で税関に登録されている者が、審査課の受付へ書類を持参する。受付は通常貨物の種類によっていくつかに分れているが、これは税関の規模、あるいは本関か分関かによってちがっている。たとえば、横浜では

- ① 農水産物関係
- ② 繊維品、薬品関係
- ③ 機械類、電気機械類関係
- ④ 精密機械、金属関係

にわかれている。それぞれの受付には、副審査官の職員がいて、書類を受取ると、必要書類が完全にセットされているかどうか、輸出の承認に関する為替上の問題はないかどうか、E/D⑧に関して信用状の期限に間に合っているかどうか、他法令関係の書類に不備はないかどうか等々主要なポイントをチェックして、問題がなければ受領印を押し、且つ検査方法を指示する。このさい検査指定票を発行し、海貨通関業者はこの検査指示にしたがって、検査に立合う。

c) 第1次審査および検査

第1次審査では、通関書類の全部にわたって詳細に審査を行い、これと平行して貨物の検査が行われる。輸出検査の目的は、輸入検査（関税を課する）と異って、申告と現物が同一のものであるか、統計品目番号と貨物とが一致しているかどうか、どのような貨物であるか、P/Lが添付されているかどうか、不良品はないかどうかを確認することにある。検査には一部検査、全部検査、見本検査の3種類があって、多くの場合、税関検査場に一部の貨物を持ち込んで検査をする一部検査（又は検査場検査）が行われる。また税関長指定外の特別の場所で検査をする場合には時間当りの検査料金を支払わなければならない。

d) 第2次審査および許可

第1次審査が終ると審査官は確認事項、検査結果等を審査記録に記載したりえて、書類を2次審査へ送る。第2次審査は、審査官または統轄審査官によって総合審査が行われる。これは一般的な検査、鑑定を終った後で重点的に行う審査であって、これを通過するとE/Dに許可印を押し、書類が許可になる。

e) 許可後の処理

書類が許可になると爾後の手続として税関では原本用E/D、統計用E/D、銀行認承E/D等を取り、前記のフローチャートのように処理する。

① 税関でファイルするもの

原本用E/D、C/I、P/L、輸出申告書付票である。この外統計用E/Dが統計課に送られて電算機処理する。

② 日銀へ送られるもの

E/D③

③ 通産省へ送られるもの

C/I

④ 海貨通関業者へ返されるもの

E/D④、E/D⑤、E/L、I/C、免税書類、他法令関係書類

このうち海貨通関業者へ返されたE/D③は、さらに荷主のもとに送られ荷為替手形、B/L、C/I、さらに必要な場合は保険証券（I/P）および、P/Lをセットして外国為替銀行で買取ってもらい。外為銀行は、この買取用E/Dを日銀へ送り、日銀では税関から送ってきたE/D③と相互チェックする。免税書類は海貨通関業者が税務署へ提出する。

2.1.5 Loading Documents: 船積業務と船積書類の作成

(1) 船積書類

通関後、海貨通関業者が行う船積みまでの業務の流れには、次の3種類のものがある。

a) はしけ — 本船直積

b) トラックによる船側持込 (Go - Down)

c) 戸前受

このうち、a, bは在来方式で戸前受制度は新しく設けられた制度であるが現在あまり用いられていない。報告書の記述は、この順序にしたがって時系列の順に、先ず船積書類の作成からはじめる。

① S/O (船積指図書), M/R (本船受領書) の作成

S/O (Shipping Order) とは、船社が発行する船積指図書であるが、通常 M/R (Mate's Receipt) で本船受領書とワンライティングでセットし海貨通関業者が代行する。同時に、このセットはB/L (Bill of Lading) をセットする場合も多く、貿標委試案もその1つであるが帳票の時系列的関点からS/O, M/Rをさきに述べ、次いでB/Lに移ることとする。

a) Shipping Order

表II-21 Shipping Orderのデータ・エレメント

コード	エレメント名
201	Shipper
202	Consignee
203	Notify Party
214	Ocean Vessel
215	Port of Loading
217	Port of Discharge
219	Final Destination
248	Freight Payable at
251	Number of Bs/L Signed
220	Marks & Numbers
221	No. & Kind of Packages
222	Description of Goods
072, 261	Gross Weight
070, 262	Measurement
401	B/L No.
402	S/O No.
403	Stowed in Hatch No.
404	Sign
112	E/D No.

Shipping Orderも、Mate's Receiptも、基本的にはB/Lフォームに

セットされたワンライティングであって、各船社とも大体において同じような内容である。但し船社によっては、各アイテムの呼び方(名称)のちがひ、あるいは社内業務用の特記事項があるものもあるが、こゝで問題とするには当たらないので除外する。

② Mate's Receipt

前記の Shipping Order と同じフォームであるが、レシートには立合検数員が証明した貨物の個数、検数員の署名、年月日等が追加される。

405	No. of Packages
406	Date and Hour
407	Checker (署名)
408	Chief Officer (一等航海士署名)

これらのものは、書類作成時ではなく、後から記入するものである。

③ Bill of Lading (B/L)

海上運送における基本帳票で、荷為替手形の附属書類の中で最も重要なものである。

B/Lは荷為替手形と同じく、送付の途中で紛失等の事故があり得ることを考慮して、同一内容のものを2通ないし3通、これを1組として発行し、それぞれ発行者の正式署名を必要とする。各通の船荷証券は、独立して有効であるから、為替銀行はこのセットを全通入手しないと担保として不十分であって、こうした場合には、荷為替手形の買取りに応じないのが原則である。また場合によっては、B/Lコピーを10枚も20枚も要求される場合があり、船社によっては、手仕舞業務を電算機処理するために、電算室用コピーをセットしている。

さらにまたB/Lは通常輸出者の差図式として発行されることが多い。この場合、輸出者すなわちシッパーは、白地裏書または買取銀行あての指図裏書をする。L/CによってはB/LをL/C発行銀行の指図式とする明記しているものもある。

B/Lは“クリーンB/L”すなわち貨物の過不足、損傷、包装のいたみ等リマークつきのものでないのが原則であって、このような故障つきのB/Lは為替銀行で買取を拒否する。次にB/Lは“シブトB/L”すなわち貨物が実際に船積された後に、船積された旨明記して発行するのが原則である。古くは、B/Lの発行は船長業務であったが、今日では陸上で発行し、For the Masterとして船長名を記入する。船社が自己の責任の及ぶ範囲において上屋またはターミナルで貨物を受取ったときにB/Lを発行する場合があり、これを“リシブドB/L”と呼ぶ。但しこの場合には、その貨物が実際に船積された後に、これを証明するために、その貨物を積込んだ船名および日附を付して、On Board Notation とすることが必要である。

船荷証券、すなわちB/Lの作成は、海貨通関業者の重要な仕事である。通常B/L課として、オフィスの中に多くの職員を配置している。海貨通関業者は、前記のように、同

一内容のB/L数通および必要枚数のコピーを作成する。これは船会社に持参してサインをもらった後、原本とコピーが必要枚数シッパーのもとに送られ、シッパーは荷為替手形とともに銀行に持って行って買取ってもらう。同じように必要枚数のコピーが船社に保管され、船社はこれを輸送業務のために使用する。今日においては、すでに多くの船社がB/Lデータをコンピューターで処理していることは周知の通りである。

B/L記載事項は、船社によって若干のちがいがある。その詳細は附録に示してある通りである。それで、こゝではその1つの例を示すにとどめることにする。

表II-22 B/Lのデータ・エレメンツ例

コード	エレメント名
003, 260	海貨通関業者名
201	Shipper
202	Consignee
203	Notify Party
214	Ocean Ship
409	Voy. No.
275	Local Vessel
276	From
215	Port of Loading
217	Port of Discharge
219	Destination
410, 050	Unit No.
220	Marks & Nos.
221	No. of Units or Pkgs
221	Kind of Units or Packages
222	Description of Goods
072, 261	Gross Weight
070, 262	Measurement
264	Freight and Charges
261, 262	W/M
266	Rate
268	Prepaid
248	Prepaid at
411	Collect
249	Collect Payable at

	コード	エレメント名
	401	B/L No.
	412	For the Master(署名)

以上の諸帳票、すなわちS/O, M/R, B/Lは、ワンライテングで通常作成されるが、これは通関が終わってから作成されるのが本来の形であるけれども、通常の業務においては、通関を見込んで、これと平行して行われる。次に庫出しから本船積込の作業の順になるが、海貨通関業者の作業手順は次のようになる。

(2) 作業

A) はしけ — 本船直積

作業手順は次の通りである。

- ① 通関, S/Oの確認, 船腹の確認
- ② 本船との荷役打合せ(通常 SHIPPING・エージェントとの間で何日の何時, 何番ハッチに, はしけをアロングサイドする。作業開始は何時分頃であるというような打合せを行う)。
- ③ はしけ, 沿岸荷役, 検数手配

電話連絡および作業依頼書によって各関係店社に作業の依頼を行う。作業依頼書は通常6~7枚を作成して関係者に送付するが、必要によりパッキング・リストをセットする。

④ 作業依頼書

作業依頼書は特に検数業者に対して詳細なデータが示される。はしけ落しの作業の総括的なデータが検数業者(ドック・サイド)によって作られるからである。沿岸荷役には別に沿岸作業指示書が送られる。

表Ⅱ-23 作業依頼書のデータ・エレメント

	コード	エレメント名
	003	海貨通関業者名
	411	検数業者名
	412	発行日付
	413	作業種別(輸入, 輸出, 沿岸回漕)
	414	揚場又は積場所
	201, 003	荷主(輸出者)
	010	本船名
	019	入港年月日
	018	バース名

	コード	エレメント名
	306	ふ中扱(はしけ通関の場合のみ)
	415	京浜間待ち(京浜間の或る場所にはしけを停めて通関する場合その場所を記入する)。
	416	京浜間船側(船側でのふ中扱)。
	417	船内荷役業者名
	401	B/L No.
	402	S/O No.
	007, 220	マーク
	009, 222	品名
	008, 405	個数
	072, 261	トン数
	418	はしけ船名
	217	仕向港
	056, 057	注意事項(ステータス・チェック)

上記の外、担当課、担当者の押印および連絡電話番号の記入場所がある。

⑤ 沿岸作業指示書

沿岸荷役作業に対する指示書である。その内容は次の通り。

表Ⅱ-24 沿岸作業指示書のデータ・エレメント

	コード	エレメント名
	003	海貨通関業者名
	419	沿岸荷役業者名
	420	日付(書類発行日付)
	010	本船名
	421	揚場又は積場(倉庫名)
	009, 222	品名
	008, 405	個数
	072, 261	トン数
	422	作業月日
	423	作業時間
	424	手仕舞時間
	418	はしけ船名
	056, 057	注意事項(ステータス・チェック)

以上の外に担当課、担当者のサイン、帰社時間の記入等がある。

⑥ タリ-シート

タリ-シートとは、検数業者が発行するタリ-証明書であり、海貨通関業者（沿岸荷役業者）がはしけ業者に対して、はしけ積みした貨物の数を証明するものであって、この数量は、本船に積込んだ貨物の数と一致したしなければならない。タリ-を実施する前に、海貨通関業者は搬出届の提出（港湾管理者および税関）または自主記帳（税関）を行い、S/O、M/R、E/D、必要によりP/Lをセットした現場におもむき、これらの書類をはしけ船長にわたして本船に届させるのが原則であるが、実際には書類の破損や紛失の危険をさけるため、S/O、M/R、E/Dは、陸路（又は沖積の場合は海路）海貨通関業者が本船に届けるしきりになっている。一方、作業依頼書を受けとった検数業者は、自社の検数員にこの依頼書を渡して、現場に出張せしめ、タリ-を実施し、その結果をタリ-シートに記入する。

表II-25 タリ-シートのデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	4 1 3	作業種別（輸出，輸入）
	0 1 0	本船名
	0 1 8	バース（又はブイ）
	4 0 1	B/L No.
	4 0 2	S/O No.
	0 0 7, 2 2 0	荷 印
	0 0 9, 2 2 2	品 名
	0 0 8, 4 0 5	個 数
	4 2 2	作業年月日
	4 2 3	作業時間
	4 2 5	天 候
	4 2 6	シート No.（書類番号）
	4 2 7	検数員名（業者名）
	4 2 8	登録番号
	0 0 3	海貨通関業者名
	0 7 2, 2 6 1	総重量
	0 7 0, 2 6 2	総容積

⑦ はしけ積付図

単一貨物で、本船積込の場合、そのはしけのどの貨物からでも作業をしてよい場合には、この書類は必要でない。これを必要とするのは混載はしけの場合を主とし、本船積込のとき、どの輸出者のどこゆきの貨物を本船ハッチのどこに積つけるという、本船のローディ

ング・プランにしたがって荷役する場合には、はしけ積付図を必要とする。これは、はしけのどの部分にどの輸出者のどこゆきの貨物が積みこまれていることを図示したものである。そのデータ・エレメンツは、次のようになっている。

表II - 26 はしけ積付図のデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	4 1 1, 4 2 7	検数業者名 (検数員名)
	4 2 8	登録番号
	4 2 2	作業年月日
	0 1 0	本船名
	4 2 1	揚場又は積場
	0 0 9, 2 2 2	品 名
	0 0 8, 4 0 5	個 数
	2 1 7	仕向港
	4 1 8	はしけ番号
	0 7 0, 2 6 2	総容積
	0 0 1, 2 0 1	輸出者名

⑧ はしけ送状

はしけ送状は、はしけ落しの場合沿岸の検数業者が、本船の主席検数員 (シップサイド) および自社立合の検数員あて、それぞれ送付する送り状で、はしけ船長に託して貨物とともにとどける。

表II - 27 はしけ送状のデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	4 1 1	検数業者名
	0 1 0	本船名
	0 0 7, 2 2 0	荷 印
	0 0 9, 2 2 2	品 名
	0 0 8, 4 0 5	個 数
	2 1 7	仕向港
	4 2 2	作業年月日
	4 1 8	はしけ番号
	4 2 9	はしけ到着時間
	4 3 0	はしけ揚切時間
	4 3 1	本船検数員 (あて先)

⑨ 陸積報告書

検数業者が海貨通関業者に対して発行するはしけ積報告書である。沿岸の河岸ないしは、はしけバースから本船に向け貨物をはしけ回漕する場合、必ずしも1隻のはしけですべての貨物を送れるわけではない。作業が何日にもわたって行われる場合があって、そのようなときには陸積予定数量、前日までの陸積数量、本日の陸積数量、累計、差引というようなデータを明記し、検数員が署名する。この報告書は海貨通関業者を通じて荷主（輸出者）にも送られるので、検数業者ファイルを入れると最低3通を必要とする。

表Ⅱ-28 陸積報告書のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
001, 201	輸出者名
003	海貨通関業者名
411	検数業者名
422	作業年月日
421	作業場所
425	天候
432	作業第何日目
418	はしけ船名
007, 220	荷印
217	仕向港
009, 222	品名
405	S/O面元個数
433	本日積個数
434	重量(容積)
435	はしけ積累計個数
436	はしけ積累計 重量/容積
437	荷役開始時間
438	荷役終了時間
439	荷(1日で積終り)
440	掛(作業未完了)
441	当所陸積予定数量
442	前日迄陸積数量
443	本日陸積数量
444	累計
445	差引
427	検数員名

⑩ 本船タリー・シート

貨物は、はしけ船長が持って来たはしけ送り状とともに本船に届けられる。本船の検数員は、海貨通関業者から届けられたS/Oと対照しながら貨物と書類との間違いのないことを確かめて検数を行う。検数員は、海貨を代表するドックサイドの検数員と、船社を代表するシップサイドの検数員とが立ち合い、双方の合意のうえ、貨物は本船に引渡される。ドックとシップとの双方の検数員が立つことは、わが国独得の制度で欧米には見られない。検数員は、それぞれのハッチ毎に配置されて検数を行い、タリー・シートに記入する。

表Ⅱ-29 本船タリー・シートのデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	4 1 1	検数業者名
	4 2 2	作業年月日
	0 1 0	M./S. S. (本船名)
	2 1 5	Port (積出港)
	4 4 6	Hach No.
	4 4 7	from (荷役時間)
	4 4 8	to
	4 2 5	Weather
	4 1 8, 4 2 1	Lighter / Wharf
	0 1 8	Berth
	0 0 3	Forwarder
	4 4 9	Discharge
	4 5 0	Load
	4 5 1	Shift
	4 5 2	Reload
	4 0 2	S/O No.
	2 2 0	Mark .
	2 2 1	Style (Kind of Packages)
	4 5 3	Tally
(1)	4 5 4	Total
*	4 5 5	Total P'kgs
*	4 5 6	W/T
*	4 5 7	M/T
	4 5 8	Checker
	4 5 9	Registered No.

(注) (1) 一欄ごとの貨物の合計である。
* タリーシート1枚ごとの合計で、1ハッチの作業が終るときには10～20枚のタリーシートができあがり、本船に派遣されているチーフ・チェッカーが最終的にこれを集計する。

	コード	エレメント名
	460	Receiver (Checker)
	461	Registered No.
	462	Sheet No.

本船への貨物積込は、あらかじめ作成されているLoading Planおよび、Stowage Planにしたがって順番に行われる。積付の順番に応じてはしけが船側に到着するのが理想であるが、実際にはそうゆかないので、船側におけるはしけの入替えに多くの時間をとられるのが普通である。

① 本船積報告書

検数業者が海貨通関業者および輸出者に対して発行する書類である。この場合も陸積の場合と同様に1日で作業が終らないことがあるので、はしけ元個数、本日積高、累計、残高を示す項目がある。

表II-30 本船積報告書のデータ・エレメンツ

	コード	エレメント名
	001, 201	輸出者名
	003	海貨通関業者名
	411	検数業者名
	422	作業年月日
	432	第何日目
	010	本船名
	019	入港年月日
	463	ステベ業者名
	018	バース(浮標)
	425	天候
	418	はしけ名
	007, 220	荷印
	009, 222	品名
	464	はしけ元個数 (Pkgs, M/W tons)
	465	本日積高 (Pkgs, M/W tons)
	466	累計又は残高 (Pkgs, M/W tons)
	217	仕向港
	467	作業開始時間
	468	作業終了時間

	コード	エレメント名
	469	M/R 件数
	470	E/D 件数
	460	検数員(署名)

本船積込が終了すると、本船の一等航海士は、それぞれのS/Oに対応する貨物の受領証であるM/Rにサインしてこれを検数業者にわたす。検数業者はこれをE/Dとセットして税関へ持ってゆきE/Dに船積確認の印をもらい、E/D、M/R、本船積報告書をセットして海貨通関業者に届ける。海貨通関業者はM/Rを船社へ持参して、サインされたB/Lと交換受領しそのB/Lを輸出者にとどける。

B) トラックによる船側持込 (Go-Down)

(Go-Downとは主として横浜で用いられる用語であって、神戸ではこれを突提出しまたはエプロン出しと呼んでいる。)

トラックによる船側持込は、港湾用語でゴダウンと称するが、この場合、貨物は船側エプロンにおいて SHIPPING・エージェントに渡される。作業の手順は次の通りである。

- ① 通関(E/D)、S/Oの確認、船腹の確認
- ② SHIPPING・エージェントとの作業打合せ
- ③ 作業手配と搬出届(自主記帳)

- (a) トラック手配 — 自社トラックおよび業者への外注のケースがある。何種類かの貨物がある場合にはトラック運転手に詳細指示する。
- (b) 現場手配 — 作業指示書または出庫指図書を発行して庫出しを指示する。
- (c) 搬出届(自主記帳) — 港湾管理者および税関に対して搬出届を出す

④ 貨物の発送

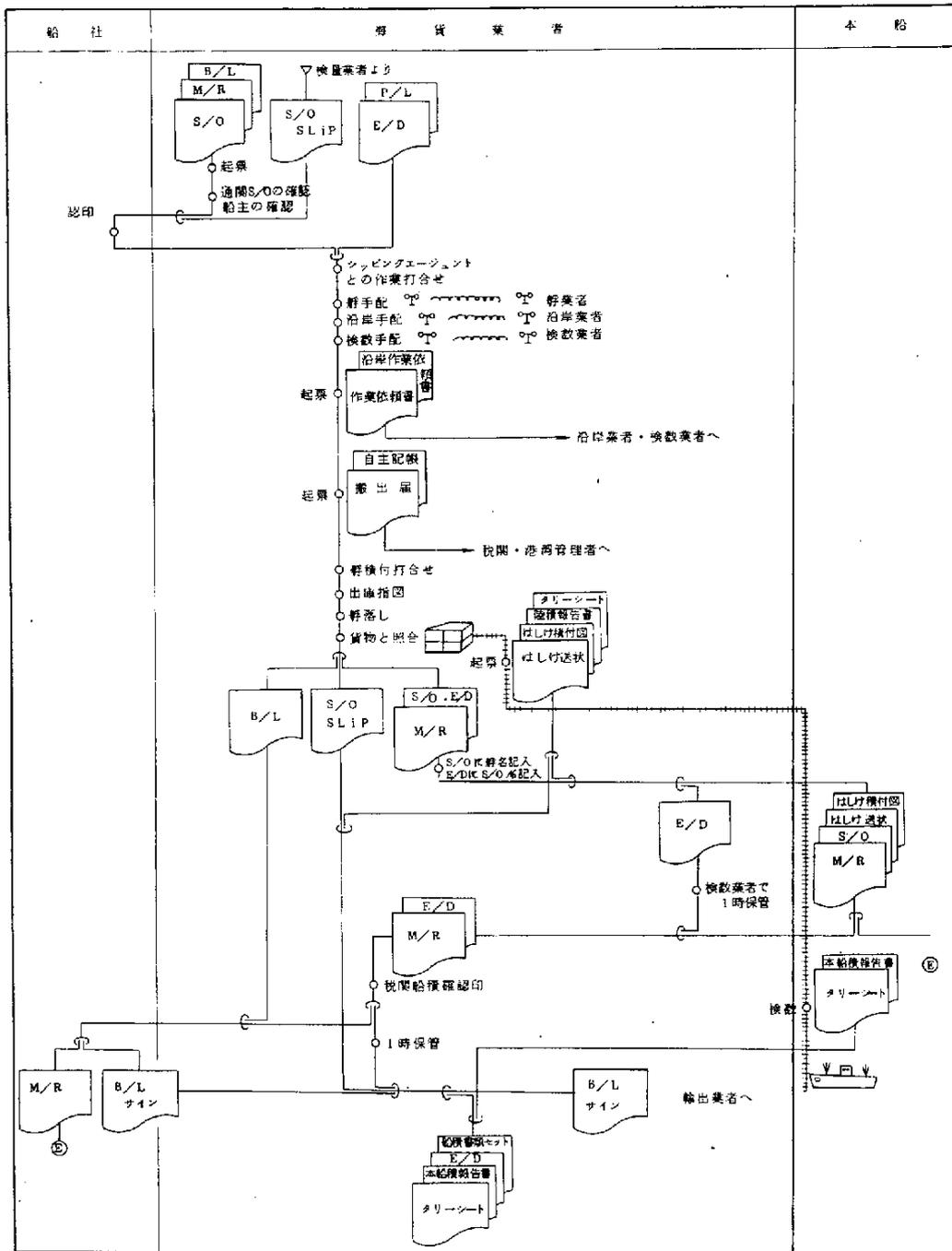
トラック運転手にE/D、S/O、M/Rを持たせて船側まではこぶ。このさい検数は立てず、現場の管理者が自社タリ-を行う。

⑤ 貨物の受渡し

SHIPPING・エージェントが海貨通関業者から貨物を受取るときはエージェント手配による検数員がタリ-する。検数員はS/Oコピーと貨物との照合を行いタリ-をして、タリ-・シートに記入する。受渡しが完了すればS/Oコピーにサインをしてトラック運転手に託し、海貨通関業者に渡す。これが貨物の仮受領証となる。本船積込は、SHIPPINGエージェントが行うが、作業はエージェント手配による沿岸業者が行う。

⑥ Go-Down Charge

ゴダウン・チャージとは、海貨通関業者がSHIPPING・エージェントに対して支払う作業料金であって、次の項目から成り立っている。



図II-3 はしけ — 直積業務のフロー

トラック降し料金
上屋搬入料
上屋保管料
上屋搬出料
横持料金
検数料金
時間外割増料金

⑦ 船積後の措置

- a) M/Rを本船からもらってE/Dとセットして税関に提出，船積の確認印をもらう。
- b) M/R, E/Dは SHIPPING エージェントが一時保管し，M/Rを船社に持参してB/Lの交付をうける。
- c) SHIPPING エージェントは，海貨通関業者からゴードウン・チャージを受取り，これと引かえにB/L, E/Dを渡す。
- d) 海貨通関業者は，B/Lを船社から受取り輸出者に送付する。

C) 上屋戸前受 (T R S)

上屋戸前受とは，SHIPPING エージェントが管理するパース直背の上屋で海貨通関業者から貨物を受取る制度で，別の言葉でいえば，船社の責任において上屋で貨物を受取る制度である。外国では主としてこの方式をとっているが，わが国ではまだあまり普及していない。上屋搬入までの海貨通関業者の業務処理は，Go-Down の場合と全く同じである。

① 通関 (E/D), S/O の確認

② SHIPPING エージェントとの作業打合せ

③ 作業手配と搬出届 (自主記帳)

- (a) トラック手配 — 自社トラックおよび業者への外注のケースがある。何種類の貨物がある場合には，トラック運転手に詳細指示する。
- (b) 現場手配 — 作業指示書または出庫指図書を発行して庫出しを指示する。
- (c) 搬出届 (自主記帳) — 同時に港湾管理者および税関に対して搬出届を提出，または税関に対して自主記帳する。

④ 貨物の発送

トラック運転手に，通関済貨物のときはE/D, S/O, M/Rを持たせ (但しS/O, M/RのかわりにD/Rすなわち Dock Receipt でもよい。但し現在ほとんどがS/O, M/RであってD/Rの場合はあまりない。) 上屋戸前まではこのさい検数は立てず，現場の管理者が自社タリーする。未通関貨物については，E/Dのかわりに貨物搬入票を持たせる。

⑤ 貨物の受渡し

SHIPPING・エージェントが海貨通関業者から貨物を受取るときには、エージェント手配による検数員がタリーする。

検数員はS/Oコピーと貨物とを照合しつつタリーシートに記入する。受渡し完了すれば、SHIPPING・エージェントは、海貨業者から要求があれば、Received B/Lを発行する。このReceived B/LはSHIPPING・エージェントが単に貨物を受取ったという受領証明書であり、船荷証券とは関係ない。したがって、本来のReceived B/Lとは性質のちがったものでShipped B/Lにすることができない。この点、わが国の港湾制度の特殊性に由来するものである。

⑥ 税関の船積確認

SHIPPING・エージェントは、S/O、M/R、E/D（若しくはD/R、E/D）を一時保管し、船積が完了するとE/D、M/R（D/R）を税関に持参し、船積確認印をもらう。

⑦ 海貨通関業者はTRS Chargeを支払い、SHIPPING・エージェントからE/D、M/Rを受領する。

⑧ 船社はM/Rと交換にB/Lを発行し、海貨通関業者にわたす。

⑨ 海貨通関業者はB/Lを輸出者に送付する。

2.2. コンテナ貨物及びコンテナ

2.2.1 コンテナ貨物の特殊性

コンテナの海上輸送は、戦後の外国貿易における著しい技術革新であった。その目的とするところは、輸送費のコストダウンおよび輸送のスピード・アップにある。特にコンテナ専用船（フル・コンテナ船）、コンテナ・ターミナルの出現、巨大なガントリー・クレーンやストラッドル・キャリアー、あるいは専用シャーシの利用、鉄道におけるユニット・トレン方式新しいフィーダー・サービスとコンテナ・ポートとの結合等々、これまでに見られなかった全く新しい方式が現われた。これらの技術革新は、或る意味において貿易業務の革新につながり、そのオペレーションにおける情報システムの導入をはじめ、貿易業務それ自体に大きな変革をもたらしつつある。

特に、その海陸一貫輸送、ないしはIntermodal Transportationの思想からして海上コンテナのCarrierである船社が、貨物の集貨、配送等の内陸の業務にまで業務の範囲を拡張し、貨物や貿易手続の面に大きな変化を生じていることは周知の通りである。この実態を分析して、われわれはコンテナのフローを次のように分類する。

- ① シッパーズ・バック
- ② キャリヤーズ・バック
- ③ フォーワードーズ・バック

この分類は、誰がどこでコンテナに貨物を詰めるか、どこで通関をするかという業務の機能上のちがいによる分類であって、さらに輸出通関を行う場所のちがいによって、以上の3つの分類が、それぞれ2つずつのフローを持つことになる。すなわち

① シッパーズ・バック I

製造業者のヤードで通関、バンニングを行い、そのままコンテナ・ヤードに持ちこむ。これは大量の貨物を輸出する大手のメーカーに多いケースであって、CL (Container Load) カゴ、すなわち、コンテナ1ばいの貨物を積みこむ場合である。

① シッパーズ・バック II

保税上屋で通関、バンニングを行い、コンテナ・ヤードに持ちこむ場合で、保税上屋までは在来のトラック輸送で貨物を送りこむ。保税上屋で荷主業務を代行する海貨通関業者が複数の輸出者の貨物をコンテナに混載するケースである。

② キャリヤーズ・バック I

キャリヤーズとは、コンテナの運送人である船社を意味する。この場合、貨物は在来形式でCFSに持ちこまれ、CFSで通関、バンニングを行いCYへ持ち込むケースである。

② キャリヤーズ・バック II

保税上屋で通関を行い、そのまま貨物をCFSへ送り、CFSでバンニングし、CYへ持ちこむケースである。②②'ともに、船社の責任のもとにあるCFSバンニングの形をとるので、これをキャリヤーズ・バックと呼ぶ。

③ フォワードーズ・バック I

海貨通関業者が内陸のCCD (Container Cargo Depot) で通関、バンニングを行いCYに持ち込むケースである。CCDとは、各船社が、バンニングの場所があまりに多方面に分散することをさげ、これを1ヶ所に集めようとして作った制度であるが、今日では用いられていない。

③ フォワードーズ・バック II

これもあまり多くないケースで、保税上屋で通関し、CCDでバンニングしてCYに持ちこむケースである。このケースは、実際には、行われていない。

以上の6種類のフローのうち①'ないし②'が最も多いケースで、コンテナのオペレーションは、現在のところ船社を主体とするところのキャリヤーズ・バックが中心となっている。

コンテナのオペレーションの原理は、1ヶ所に中心的なコンテナ・ターミナルを作って、そこへ貨物と業務と輸送機能を集中するところのOne Port Systemであり、他の近くの港へはフィーダー・サービスによってコンテナを運ぶのを理想とする。すなわち、フルコンテナ船の回転を早くするため、コンテナ船が多くの中港へ寄港することは合理的でない。それで、このオペレーションの原則によって、特定のコンテナ・ターミナルへ特定航路の貨物が集中する傾向を生じた。すなわち、

(邦船)	北米航路(東岸, 西岸, ガルフ)	} 東京港
	欧州航路(外船を含む)	
	豪州航路 その他	横浜港
(外船)	北米航路 その他	横浜港

のようにわかれている。

次に輸出業務であるが、先ず輸出書類業務および通関業務は、在来貨物の場合と全く同じである。ただ船積書類業務とオペレーション業務とがちがって来る。それで、輸出書類業務と通関業務とは、こゝで再び説明することを省略し、船積書類とオペレーション業務とを、前記のような6種類のフローにしたがって、それぞれ説明することとする。

とくに、このさい注目しなければならないのは、先ずオペレーション面での特色である。在来定期船のオペレーションが、それぞれ船社別に行われるのに対して、コンテナ船は、スペース・チャーター方式によるグループ別のオペレーションとなる。周知のように、日本/北米西岸のコンテナ航路に邦船がはじめて就航したとき、コンテナ船を持つ印船6社は、郵船、昭和の2社グループおよび商船三井、川崎、ジャパンライン、山下新日本の4社グループにわかれ、それぞれスペース・チャーター方式によるジョイント・サービスを開始した。

次に、このジョイント・サービスは、提携船社が発行するB/L約款の統一ということ必須条件とし、且つコンテナ・サービスの合理性、スピード性は、2つのグループ間、すなわち6社間において、主要約款の主旨が統一され、B/L運用面においても統一することが必要となった。その後、国際的な貿易書式標準化の運動が進み、1970年に、B/Lの国際統一フォーム(ECE Layout Key)をわが国も採用することになったのは周知の通りである。

しかしながら、コンテナ・オペレーションの必要条件となっている情報処理は各船社別に別々のシステムを開発しており、コンテナのオペレーション自体、各船社間において必ずしも一致していない。また外船と邦船との間においても、各種のコンテナ・ドキュメントやオペレーションのちがいがあることも指適しておかねばならない重要なポイントである。このような関係で、以下述べるところは、凡そ標準的であると思われるフローにとどめることとする。

2.2.2 シッパーズ・バック

(1) シッパーズ・バック I

製造業者のヤードにおいてバンニングを行いCYに持ちこむケースであるが、通関の場所が製造業者のヤードである(I-1)か、CY通関(II-2)であるかによって2種類のフローを生じる。

① 作業受注

輸出者（Shipper）から電話または文書による作業依頼がある。これは企業によって、また貨物の種類によってその内容が異ってくるが、通常の雑貨の場合には、在来貨物の場合とは同じである。（第1章パラグラフ1，配送通知参照）

表Ⅱ-31 作業受注に必要なデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
001	荷主名（輸出者）
002	出荷主名（製造業者名）
003	海貨通関業者名
501	作業場所
502	作業月日（時間）
007	マーク
008	個数
009	品名
010	積込船名
011	船社名
128	出港予定日

コンテナ-貨物の場合は、在来貨物の場合と異って、最初の段階から積込船名、船社名、出港予定日が明確になっている。またバンニングの段階ですでに輸出書類が揃っているのが原則である。作業依頼を受けた海貨通関業者はそれぞれ作業手配を行う。

② 作業手配

コンテナ-貨物の処理（バンニング）および通関等の依頼をうけた海貨通関業者は、それぞれの社内の関係部課への作業の指示を行うが、I-1の場合は、税関吏が製造業者のヤードに出張しており、また検量員、検数員も契約によって現場に常駐していることが多いので、特別の手配を必要としない。またコンテナのCYまでの輸送（ドレイエージ）は、コンテナのオペレーションを行うキャリアー（船社）側の責任で行うので、海貨通関業者の手配を必要としない。I-2の場合も同様である。但しI-1は製造業者ヤード通関であるので、海貨通関業者は、1部バンニングにも関係するが、I-2の場合は、バンニングには関係しない。

シップズ・バックIの場合には、海貨通関業者の主要な業務は、通関およびコンテナ-B/L、ドックレシート（Dock Receipt : D/R）、コンテナ・ロードプラン（Container Load Plan:CLP）等船積書類の作成である。これらの業務についての社内処理は、それぞれの店社において異っているが、ここにD社の例を挙げて説明する。D社の場合は、コンテナ-貨物も在来貨物も、七枚セットの同一フォームによる

帳票によって処理しているのが特色で、1部コンピューター処理している。

③ 輸出船積台帳（作業依頼書）営業控→機械処理用（セット1枚目）

表II-32 輸出船積台帳のデータ・エレメント

コード	エレメント名
503	荷主担当者名
504	同電話番号
505	Shipper Code No:
506	Vessel (Code)
201	Shipper
202	Consignee
203	Notify
019	本船入港日（入港年月日）
128	” 出港日（出帆日時）
215	From (Port of Loading)
217	to (Port of Discharging)
220	Marks & Nos.
223	No. of P'kgs (Quantity)
222	Description
261, 262	Weight & Mment
269	Freight Collect
268	Freight Prepaid
310	免税有無
507	内貨, 外貨
319	関税定率法 条扱
508	戻税有無, No.
250	B/L 発行地
249	Freight 支払地
309	E/L No.
266	Freight Rate
251	B/L オリジナル枚数, コピー枚数
509	M/W リスト, オリジナルおよびコピー枚数
510	Sea & Air Cargo
237, 238, 239, 240	積地 (CY, CFS, Door, CCD)
241, 242, 243, 244	揚地 (CY, CFS, Door, CCD)

	コード	エレメント名
	5 1 1	要望事項
	5 1 3	請求先名
	5 1 4	請求先コード番号, 請求番号
	5 1 5	課長, 係長, 係印, 課, 月, No.
	0 0 9	項目 (品名)
	5 1 6	同コード
	5 1 7	C F T
	5 1 8	L B S
	5 1 9	請求屯額
	5 2 0	単価
	5 2 1	金額

以上のうち、前頁519までが7枚セットのワンライティング部分で、その下欄はそれぞれの作業に必要な項目が印刷されている。このフォーマットで特に注目すべきことは、最初から200台のデータがそろっていることである。これは、在来貨物とちがって、コンテナ-貨物では、最初から船積書類のデータが入手し得ることを示している。さらに、貨物の受領と保管に必要なデータのはかに、B/L関係、通関関係データおよび請求業務用のデータをも含んでいる。

④ Particulars of Shipment (セット2枚目)

これはB/L作成用の帳票であって船積関係セクションに送られる。ワンライティングの部分は前項と同様で、最下欄に次のものがある。

5 2 2	審 査
5 2 3	B/L 作成
5 2 4	S/O 作成 (但し在来船に限る)
5 2 5	cft @ Per =
5 2 6	Total

この2枚目と3枚目には、何れも受渡用と印刷されているが、2枚目と3枚目では下欄の記入事項がちがっており、その用途が異っていることを示している。

⑤ 輸出船積台帳 (セット3枚目)

受渡用で下欄は次のようになっている。

4 0 2	S/O No.
4 0 1	B/L No.
5 2 7	S/O 提出日

5 2 8	S/O 受諾日
5 2 9	B/L 提出日

S/Oはコンテナ-の場合には必要ないが、この書類は、コンテナ-貨物と在来貨物とを同時に処理することができるように工夫されているので、この記述がある。

⑥ 輸出通関依頼書(セット4枚目)

下欄に通関関係料金および請求金額を記入する。

5 3 0	通関課請求金額
5 3 1	輸出受渡課請求金額
5 3 2	通関料1,5 0 0, 件分割・¥_____
5 3 3	割 増¥_____
5 3 4	数量訂正・申告取消・E/L取得・銀行訂正・ 定率法第 条
5 3 5	免税・船名変更・他所蔵置¥_____
5 3 6	開 庁¥_____
5 3 7	検 査¥_____
5 3 8	交通費¥_____
5 3 9	申告税関(分関・山下・本枚・鶴見・高島・瑞穂)
1 1 2	申告番号

⑦ 輸出船積台帳(現業用)(セット5枚目)

現場に対する作業指示書であって、ワン・ライティング部分は、何れも同一フォームとなっており、最下欄にB, G, 舁中という作業場の区別が示されている。

5 4 0	B (バ-ジで舁扱いの指示)
5 4 1	G (ゴ-ダウン扱いの指示)
3 0 6	舁中(舁中扱いの指示)

これによって、現場では、それぞれの手配を行う。但しこれは在来貨物中心の指示であるが、時としてコンテナ-をはしけ囲漕し、在来船に積み、あるいはGo-Downで船側に持ってゆくケースがある。舁中扱いはコンテナ-には関係ない。

⑧ 輸出荷捌依頼書(セット6枚目)

ワン・ライティング部分は前記の通り。下欄に次の項目がある。

0 6 6	搬出月日
5 4 2	L (ル-ズ・カ-ゴ)
5 4 3	C (コンテナ-・カ-ゴ)

540	B (バージ)
541	G (ゴ-ダウン)
544	ターミナル受
418	はしけ船名
079, 084	検量月日
018	バース
463	ステベ
545	作業年月日
058	搬入番号(入庫番号)
546	工程(各種工程コード)
008	個数
029	荷姿
547	取扱数量
548	特約単価
549	特約金額
550	支払先コード

上記545以降は、マシンにインプットするデータのメモであって、この依頼書は、当社の営業部から、沿岸荷役、はしけ、検数、検量等、外部に対する作業依頼書としても利用される。

⑨ Particulars of Shipment (セットの7枚目)

スペヤ-シートで、社内、社外に対する作業依頼の予備に使われる。以上、前にものたように、このセットは、在来貨物とコンテナ-貨物とを同一書式によって扱えるようになっていて、コンテナ-だけの書類ではないが大手の店社では、どこでも、このような方式で処理している。

以上の作業手配によって、通関関係のオフィスでは、輸出書類の受領、輸出申告書の作成を行う。輸出書類の作成、E/Dの作成、通関業務は在来貨物と全く同じであるので、こゝでは省略する。

次にシッパーズ・バックI-1, I-2の何れの場合にも、コンテナ-はシッパー-のヤ-ードで詰められ、シールするので、通関は書類面の審査だけに終る。特に税関が必要と考える場合には、税関吏が現場まで出張する。さらに、シッパーズ・バックI-1, I-2の何れの場合にも、コンテナ-に貨物を詰める場合には、輸出者からの依頼がなければ、検数、検量は行わない。この場合、ドックレシートおよびB/L面には、品名、数量等に関しては“Shipper's Load & Count”ないしは“Said to Contain”と記してキャリア-の責任外となる。このさい、内容については輸出者(海貨通関業者が代行)が作成するCLP(Container Load Plan)が唯一のデータとなる。

⑩ CLP (Container Load Plan)

邦船6社は、CLPという用語に統一しているが、外船はContainer Detail Report (U. S. L) あるいはカスタムス・マニフェスト (U. S. Customs Inward Foreign Manifest) もってこれにかえている例がある。別紙に、この間の邦船、外船の帖票のちがいを示してあるので参照されたい。こゝでは邦船が使用しているCLPについて説明する。

CLPとはコンテナ積荷明細で、通常10枚をもって1セットとする。

Shipper - CFS	1
Machine Dept. Copy	1
Office Copy	1
揚地 Copy	4
Custom Copy	1
本船 Copy	1
CY Copy	1

そのデータ・エレメントは次の通りである。

表II-33 CLPのデータ・エレメント

コード	エレメント名
214	Ocean Vessel
409	Voy. No.
215	Port of Loading
217	Port of Discharge
551	Place of Receipt (Pick-up Place)
238, 239	CY, CFS (受)
240	Door (受地名)
552	Place of Delivery (渡し地名)
242, 243	CY, CFS (渡)
244	Door (渡し地名)
201	Shipper
222	Description of Goods
553	種類 (Dry Reef., Dang., Bulk, Liquid)
221	No. of Packings
221	Kind of Packages
030	M/T (cft)
031	W/T (Lbs)

コード	エレメント名
554	コンテナの種類
555	コンテナのサイズ
556	貨物詰込場所
557	Remarks
202	Consignee
203	Notify Party
558	D/R No.
559	Container No.
560	Seal No.
220	Marks & Nos.
112	E/D No.
256	Reefer Temperature
258	Dangerous Class
401	B/L No.
561	New Seal No.
562	Reason for Breaking Seal
* 563	Total No. of Packages
* 564	Total Weight & Measure
565	Tare Weight (コンテ-自重)
566	Gross Weight (Lbs)
567	ドレイ・マン (運転手) サイン
568	CYサイン
569	Packed By (Shipper/CFS) サイン

*印はコンテナに詰められた貨物の総数および重量、容積であって、これまでに出来て来たB/L1件ごとの組数、重量、容積とは異っている。

⑩ D/R (Dock Receipt)

ドック・レシートはCLPとともに、コンテナ・オペレーションに関する基本的な書類であって、邦船の場合には、船主協会統一フォームで6社共通になっており、B/Lマスターがセットされている。外船の場合は、B/Lをはずしたものが多く、またシーランド社のように、Short Form B/Lをセットしたのものもある。邦船の場合、セット枚数は8枚であるが4枚 (APL) というような、すくないものもある。8枚の内訳は、次の通りである。

Shipper's Copy	1
Original	1

B/L Master	1
Machine Dept. Copy	1
Office Copy	1
揚地コピー	1
Custom Copy	1
CY-CFS Copy	1

邦船のドック・レシートは、可なり詳細な内容を持っているが、外船の場合はそれほど詳細な内容を持っていないものが多い。以下説明するものは邦船の船協統一フォームによる。

表Ⅱ-34 ドック・レシートのデータ・エレメント

コード	エレメント名
236	Booking No.
214	Ocean Vessel
409	Voy. No.
215	Port of Loading
217	Port of Discharge
551	Place of Receipt (Pick-up Place)
238, 239	CY, CFS (受)
552	Place of Delivery
242, 243	CY, CFS (渡)
219	Final Destination
201	Shipper
003, 260	Forwarder
222	Description of Goods
553	種類 (Dry, Reef., Dang., Bulk, Liquid)
221	Kind of Packages
030	M/T (cft)
031	W/T (Lbs)
570	内陸輸送人名
202	Consignee
203	Notify Party
558	D/R No.
559	Container No.

コード	エレメント名
560	Seal No.
220	Marks & Nos.
263	Total No. of Containers
264	Freight & Charges
265	Revenue Tons
266	Rate
268, 269	Prepaid Collect
248, 270	Ex. Rate, Prepaid at
271	Total Prepaid in Yen
249	Payable at
251	Nos. of Original Bs/L
250	Place at Issue
571	他貨とCombineしてB/Lを作成する場合, B/L作成地(最終荷受地)
572	同 海貨業者
573	同 他貨品目
112	E/D No.
574	Inland Carrier's Name at Port of Discharging
256	Reefer Temperature
258	Dangerous Class
575	Received Date
576	海貨コード
577	荷送人コード
578	品目コード
557	Exception(at the time of receipt)

以上の外、オーストラリア等、Health Quarantine Declaration Dept. のCheck項目、サイン項目がある場合がある。

CLP, D/Rについては、USL, APL, NYK, K. Line の4社の書類を照合し比較したので参考までにこれを掲げることとする。

表Ⅱ-35 輸出コンテナ-オペレーション帖票

作業工程	U S L	A P L	N Y K	K L I N E
① BOOKING	BOOKING MEMO 3 船社 シッパー控 ターミナル	TELEXにて連絡	BOOKING NOTE 3 BOOKING SEC COPY RCC COPY MACHINE DEPT COPY	TELEXにて連絡
	BOOKING SHEET 3 船社 本店 " 支店 ターミナル	BOOKING SHEET 3 船社 本店 " 支店 ターミナル	BOOKING PROSPECT 3 BOOKING SEC COPY MACHINE DEPT COPY TERMINAL COPY	BOOKING LIST 3 BOOKING SEC COPY MACHINE DEPT COPY TERMINAL COPY
	BOOKING RECAP 3 同 上			
② CFS作業			(船主協会統一フォーム)	
1. DOCK RECEIPT	DOCK RECEIPT 8 B/L MASTER 1 船社 2 揚地 COPY 1 CUSTOM COPY 1 CY-CFS COPY 2 本船 COPY 1	DOCK RECEIPT 4 船社 1 CUSTOM COPY 1 揚地 COPY 1 本船 COPY 1	DOCK RECEIPT 8 SHIPPER'S COPY 1 ORIGINAL 1 B/L MASTER 1 MACHINE DEPT COPY 1 OFFICE COPY 1 揚地 COPY 1 CUSTOM COPY 1 CY-CFS COPY 1	DOCK RECEIPT 8 左に同じ

2. C L P	CONTAINER DETAIL REPORT 6 揚地 COPY 3 船社 COPY 3	U.S. CUSTOMS INWARD FOREIGN MANIFEST 5 船社控 2 揚地 COPY 2 本船 COPY 1	CONTAINER LOAD PLAN 10 SHIPPER-CFS 1 MACHINE DEPT COPY 1 OFFICE COPY 1 揚地 COPY 4 CUSTOM COPY 1 本船 COPY 1 CY COPY 1	CONTAINER LOAD PLAN 10 左に同じ
3. E/D 4. 荷受け	貨物搬入搬出明細書 3 ターミナル COPY 2 貨物に貼付 1 送り状(荷主) 2 ターミナル COPY 1 ドライバー控 1	タリーシート 2 ターミナル COPY 1 貨物に貼付 1 送り状(荷主) 2 左に同じ	荷受けタリーシート 3 ターミナル COPY 2 貨物に貼付 1 送り状(荷主) 2 左に同じ	荷受けタリーシート 3 左に同じ 送り状(荷主) 2
5. バン詰め	CFS. RECEIVING REPORT 4 CFS VANNING REPORT 4 船社 2 ターミナル 2	CFS DAILY WORKING REPORT (A) RECEIVING 4 (B) STUFFING 4 左に同じ	CFS DAILY WORKING REPORT 左に同じ	CFS DAILY WORKING REPORT 左に同じ

作業工程	U S L	A P L	N Y K	K L I N E
③ ゲート作業 1. CY 搬入コンテナ	E/D 1 D/R 8 CLP 6 コンテナ移動票 2 船社 1 ターミナル 1	E/D 1 D/R 4 CLP 5 ATSコンテナ貨物搬入票 3 船社 1 A T S 2	E/D 1 D/R 8 CLP 10 コンテナ貨物搬入票 1	E/D 1 D/R 8 CLP 10 コンテナ貨物搬入票 1
2. 機器受渡	ORIGINAL EQUIP - MENT INTERCHANGE RECEIPT AND INS- PECTION REPORT 6 船社 3 ターミナル 2 ドライバー 1 (現在不使用)	実入りコンテナ受渡し調査票 } 3 空コンテナ受渡し調査票 } ターミナル 2 ドライバー 1	EQUIPMENT RECEIPT 3 IN搬入 OUT搬出 船社 1 ターミナル 1 ドライバー 1	EQUIPMENT RECEIPT 4 IN搬入 OUT搬出 船社 1 ターミナル 1 ドライバー 1 船社(EDP用)1
3. ダメジチェック	CONTAINER EQUIP- MENT DAMAGE RE - PORT 4 ターミナル 1 船社 3 オベカサイン	VAN INTER-CHANGE REPORT 3 本船 1 ターミナル 1 船社 1		

<p>4. GATE LOG</p>	<p>RECEIVING RECORD 3 ゲード控 1 ターミナル 1 船 社 1</p>	<p>台帖記載</p>	<p>DOCUMENT CHECK LIST 2 ゲート 1 ターミナル 1 (船社別, 揚港別)</p>	<p>船積コンテナ搬入リスト 8 船 社 6 ゲート 1 ターミナル 1 空コンテナ搬出入日報 2 ゲート 1 ターミナル 1</p>
<p>5. GATE SLIP</p>	<p>CONTAINER CONTROL CARD 4 ターミナル用</p>	<p>ATS作業指示票 4 ドライバー 1 ターミナル 3</p>	<p>VHFで連絡指示 コンテナ LAY OUT</p>	<p>ターミナル案内図 1 ドライバーへ指示</p>
<p>④ YARD 作業 1. YARD PLAN</p>	<p>CONTAINER YARD PLAN 1 シャシー方式により日々 LAY OUT によって記 入</p>	<p>STOWAGE YARD PLAN 1 キャリアー方式 2段積 日々記入</p>	<p>DECKING PLAN 1 積付計画によるキャリアー 方式 2段積</p>	<p>YARD PLAN 1 トランスレーナー方式 4段積 積付計画</p>

作業工程	U S L	A P L	N Y K	K L I N E
2. SCHEMATIC PLAN	SCHEMATIC PLAN 2 ターミナル 1 本 船 1	MINI STOWAGE PLAN 2 左に同じ	CONTAINER STOWAGE PROFILE 2 左に同じ (邦船統一フォーム)	GENERAL PLAN 3 本 船 1 ターミナル 2
3. 荷役順序票	USL SEQUENCE SHEETS 10 荷役関係者 ガントリークレーン、デッキマン その他	なし	LOADING SEQUENCE CHECK LIST (7) ターミナル 1 船 社 6 UNLOADING SEQUENCE CHECK LIST (7) CONTAINER REHANDLING REPORT (7)	LOADING SEQUENCE CHECK LIST (7) 左に同じ " "
4. STOWAGE PLAN	STOWAGE PLAN 1SET SUMMARY BAY PLAN(1)40' DAMAGED CONTAINER REPORT CONTROL TEMPERATURE CARGO DANGEROUS CARGO MANIFEST	SEA MASTER STOWAGE PLAN SUMMARY RAW PLAN(2) 20'	STOWAGE PLAN SUMMARY BAY PLAN(1)20' EXCEPTION LIST REEFER CONTAINER LIST, DANGEROUS CARGO LIST	STOWAGE PLAN 左に同じ
5. WORKING REPORT	DAILY WORKING REPORT (3) 船 社 1 ターミナル 2	DAILY WORKING REPORT 3 左に同じ	DAILY WORKING REPORT 3 左に同じ	DAILY WORKING REPORT 3 左に同じ

表Ⅱ-36 輸入コンテナ-オペレーション帖票

作業工程	U S L	A P L	N Y K	K L I N E
① 受入れ準備				
1. STOWAGE PLAN	船社より入手	船社より入手	船社より入手	船社より入手
2. C L P	"	"	"	"
3. 一 覧 表	INBOUND CONTAINER CONSIGNEE LIST 10 オペ作成, 関係者に配布	CARGO-VAN REPORT (1) (DISCHARGING) オペ作成 5	CONTAINER BREAK DOWN REPORT オペ作成 5	輸入コンテナ一覧表 オペ作成 5
4. MANIFEST の入手	CONSIGNEE LISTと照合する STOW PLAN CLPも含む	左に同じ	CONTAINER LANDING REPORTとの照合	左に同じ
5. CONTROL CARDの作成	CONTAINER CONTROL CARD 4	なし	なし	なし
② C F S作業				
1. DEVANNING	貨物搬入搬出明細書 貨物に貼付	左に同じ	左に同じ	左に同じ
2. 作業日報	DEVANNING REPORT DELIVERY REPORT			
③ YARD作業	DISPATCH DELIVERY SCHEDULE オペ作成, 担当者に配布	左に同じ	IMPORT CONTAINER DELIVERY SCHEDULE オペ作成, 担当者に配布	左に同じ
④ GATE作業	DELIVERY ORDERの受付 DELIVERY RECORD の記入 CONTROL CARDの記入	DELIVERY ORDER の受付	DELIVERY ORDER の受付	DELIVERY ORDER の受付

表Ⅱ-37 データ・エレメントとドキュメントの記載表

	A社 Booking Note	B社 Booking Memo	C社	D社		A社 Booking List	B社 Booking Sheet	C社 Booking Prospect	D社		A社 Dock Receipt	B社 Dock Receipt	C社 Dock Receipt	D社 Bill of Lading (Dock Receipt)		A社 Container Load Plan	B社 Container Load Plan	C社 Container Detail Report	D社 U.S Customs Inward Foreign Manifest		荷受けタリシート	
1. LINE	<input type="checkbox"/>							<input type="checkbox"/>														
2. Booking Number	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>										
3. 船名 Ocean Vessel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
4. Voy No	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
5. 船積港 Port of Loading	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/> Destination
6. 陸揚港 Port of Discharge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
7. 荷受地名 Place of Receipt Pick up Place	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
8. CY受 CFS受別 Service Type of Receiving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				

30. " 日時	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>													
31. 内陸運送人の手配	<input type="checkbox"/>																			
32. " の名 Delivered Carrier to Steamer	<input type="checkbox"/>									<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
																				(City名)
33. 貨物詰込み場所	<input type="checkbox"/>															<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
34. " 日時	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>											⑮	<input type="checkbox"/>
35. Exclusive Use. 有無	<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
36. 摘要 Remarks	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	
37. Correction 回数	<input type="checkbox"/>																			
38. Memo No		<input type="checkbox"/>																		
39. Sales Office Branch		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>													
40. Sales Office No		<input type="checkbox"/>																		
41. Consignee		<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
42. Pick up Date Date required		<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>													

	A社 Booking Note	B社 Booking Memo	C社	D社		A社 Booking List	B社 Booking Sheet	C社 Booking Prospect	D社		A社 Dock Receipt	B社 Dock Receipt	C社 Dock Receipt	D社 Bill of Lading (Dock Receipt)		A社 Container Load Plan	B社 Container Load Plan	C社 Container Detail Report	D社 U.S Customs Inward Foreign Manifest		荷受けメモシート	
65. Payable at											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
66. Nos of Original B(s)/L											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
67. Place of Issue											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
68. 他貨とCombineしてB/Lを作成する場合 B/L作成地(最終荷受地)											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
69. " 他貨扱海貨業者名											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
70. " 他貨品名											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
71. Expurt Dec.No											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>						
72. Inland Carrier's Name at Port of Discharging											<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>								
73. Reefer Temperature											<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>						

	A社 Booking Note	B社 Booking Memo	C社	D社		A社 Booking List	B社 Booking Sheet	C社 Booking Prospect	D社		A社 Dock Receipt	B社 Dock Receipt	C社 Dock Receipt	D社 Bill of Lading (Dock Receipt)		A社 Container Load Plan	B社 Container Load Plan	C社 Container Detail Report	D社 U.S Customs Inward Foreign Manifest		荷受けタリシート	
88. For Transhipment to													<input type="radio"/>									
89. Received by (Sign)													<input type="radio"/>									
90. No of Packages (real count)													<input type="radio"/>									
91. Stowed in Hatch No													<input type="radio"/>									
92. 船社名 (Sign Stamp)													<input type="radio"/>	<input type="radio"/>								
93. WHARFAGE														<input type="radio"/>								
94. HANDLING (Charge)														<input type="radio"/>								
95. GRAND TOTAL (Total prepaid, Total Collectの差)														<input type="radio"/>								
96. Date(B/L issue)														<input type="radio"/>								
97. B/L issued by																<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					

⑫ コンテナ-搬入票

Equipment Receiptその他の名称がある。この書類は、コンテナ-自体の機器受渡の責任を明確にするためのもので、実入りの場合も、空の場合にも使用する。運転手(ドレイ・マン)が持ってゲート・インするときに渡すもので、荷主は誰でも丸に積むコンテナ-で、いつ、どこから来たというようなコンテナ-の送り状であると同時に、コンテナ-やシャーシ-が正常であるかどうかをチェックするためにも使用する。

表Ⅱ-38 コンテナ-搬入票のデータ・エレメンツ

コード	エレメント名
238	Place of Receipt (CY)
570	Carrier, Received from
579	Date and Time (搬入日時で、年月日時分まで記入する。)
559	Container No.
555	Size
580	Status
581	Loaded
582	Empty
583	Damage
584	Chassis/Bogie No.
585	MG Set No.
201	Party (Shipper)
586	Place of Departure (出発地)
587	Date and time (出発日時)
588	Vessel Line Name
010	Vessel
409	Voy. No.
217	Port of Discharge

上記のものに、運転者および、セード・クラークが署名する。コンテナ-に破損があったときは、コンテナ-の前後左右、上下、内面とそれぞれ図示してあるので、必要個所をチェックする。

以上で、シップーズ・バックⅠ～Ⅱの場合のゲート・インまでの必要書類は終りであるが、海貨通関業者の業務は、これらの書類を作成し、D/R (B/L)を船社に持参し、船社はD/R No. を記入して海貨通関業者に渡し、B/Lは船社で一時保管する。海貨通関業者は輸出書類、E/D, D/R, CLPをセットして税関に持参し通関を行う。

船積後のフローは後で一括して説明する。(フローチャート参照)

(2) シッパーズ・バック II

シッパーズ・バック IIは、保税上屋で、シッパーの責任(海貨通関業者が代行)においてコンテナに貨物を詰めCYに送りこむケースである。作業受注、作業手配については、Iの場合と同様であるが、保税上屋までは在来貨物の形で来るので、検量手配、検数手配、ドレイエージ手配等が必須のものとなる。輸出書類の受領、E/D、D/R(B/L)、CLP、コンテナ搬入票の作成、通関業務は、Iの場合と同様である。船積後の処理は次の通りである。

- ① E/D、D/Rを税関に持参、D/Rに税関の船積確認印をもらう。
- ② D/Rを本船に持参しチーフ・オフィサーのサインをうけ、船社が保管していたB/Lと交換する。
- ③ E/D、B/Lを荷主(輸出者)にわたす。
- ④ CLPコピーが、船社から揚地へ、同じく海貨通関業者から輸出者に渡される。
(フローチャート参照)

2.23 キャリヤーズ・バック

コンテナ・オペレーションの主流をなすもので、CFS受け(キャリヤーズ・バックI)および、保税上屋受け(キャリヤーズ・バックII)の2種類のフローがあるが、実際のウェイトは前者が80%、後者が20%くらいの割合となっている。CFSに貨物を搬入する場合には、通関済みの貨物であることを原則としている筈であるが、現実には未通関貨物を持ちこみ、CFS通関、バンニングという、前記Iのケースが圧倒的に多くなっている。

(1) キャリヤーズ・バック I

帖票関係は既以前節において説明してあるので、こゝでは省略する。

① シッパーからの作業依頼

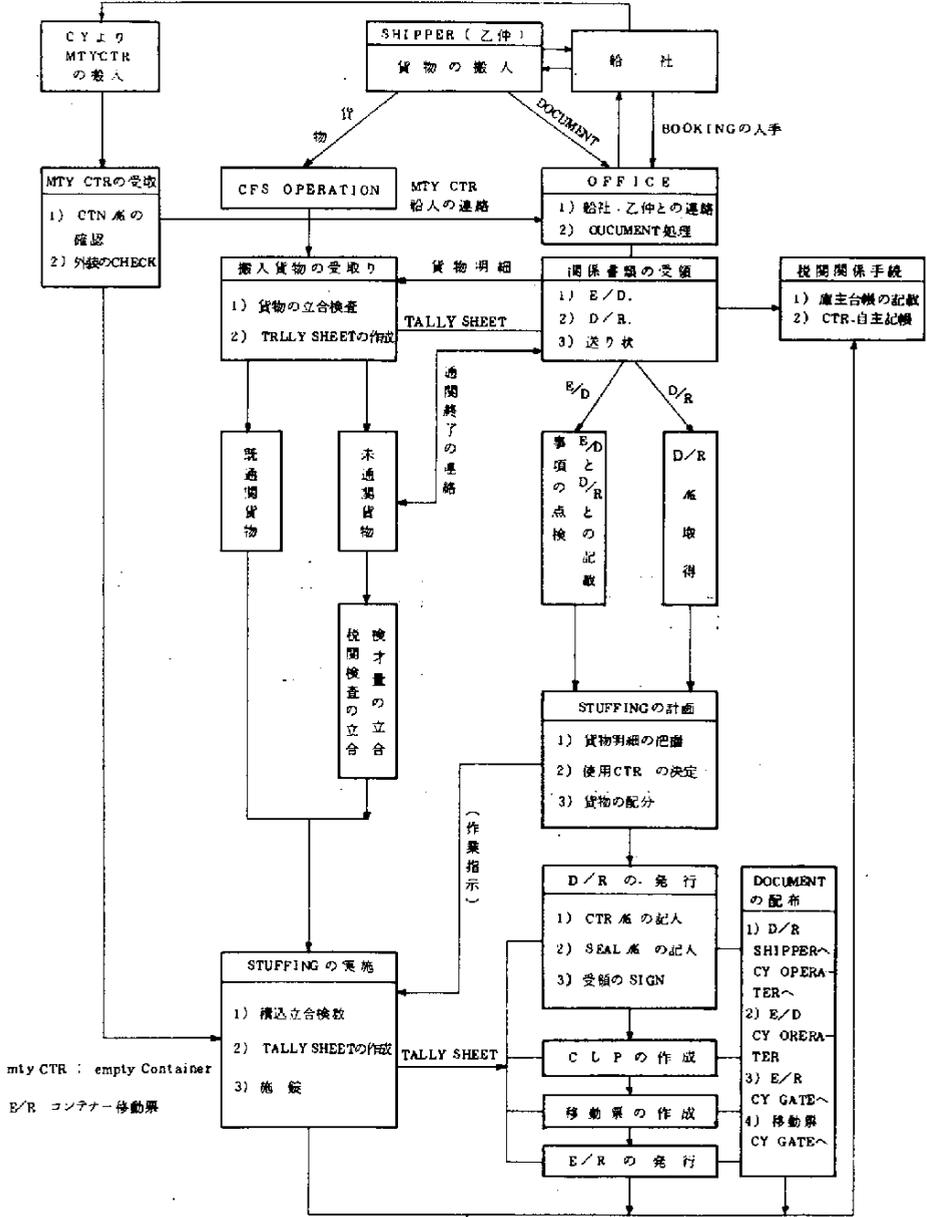
海貨通関業者は本来荷主代行の業務であるが、コンテナ・オペレーションのように、船社が集貨、配送業務へ積極的にふみ出している場合には、海貨通関業者が船社の依頼をうけて荷主と接触するケースが多くなり、船社系列の海貨通関業者の性格を強くする。この場合には、船社からの作業依頼となる。また、コンテナ・ターミナルのオペレーターが、海貨通関業の免許を持っている場合には、海貨通関業務は、すべてターミナル・オペレーターが自分で実施する。

② 船社(ターミナル・オペレーター)との作業打合せ

貨物搬入の予定、輸出書類、船積書類作成の打合せ、配送(ドレイエージ)の連絡等を行う。

③ 作業依頼書の作成

この場合、検数、検量はCFS駐在の形をとり、配送(ドレイエージ)は船社手配とな



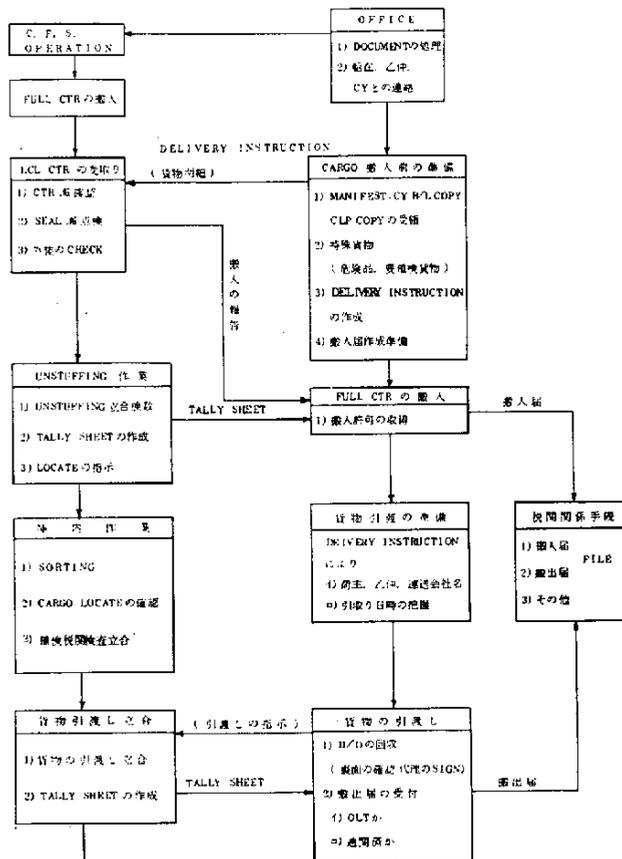
入港前の準備

- 1) Bookingの入手
- 2) CTR必要個数とTYPEの把握
- 3) 特殊貨物の有無の確認
(DANGEROUS, REEFER OVER HEIGHT,
OVER LENGTH CARGO 等)
- 4) CARGOの入庫予定の把握
(日時、乙仲、荷主、別名)

作業終了後の処理

- 1) CTR STUFFING REPORTの作成
- 2) CARGO及びCTRの関係書類の整理

図 II - 5 EXPORT CARGO の処理



図Ⅱ-6 IMPORT CARGO の処理

(2) キャリヤーズ・バック II

キャリヤーズ・バック IIは、保税上屋において海貨通関業者が貨物を受け、検数、検量を行い、輸出通関を行って貨物をCFSに搬入する。ここで前記のIと異なる点は

- ① 検数、検量の手配と実施
- ② トラックを手配し通関済み貨物をCFSに搬入する。

以上の2点である。

3 海貨通関業務の情報システムの現状、総合システムの中のサブシステムの在り方、問題点および対策

3.1 海貨通関業務の情報システムの現状

ここに示すものは、下記アンケート調査票を京浜海運貨物取扱同業会の事務局を通じて各店社（102社）に配布し、その結果を集計し、これを分析したものである。

(秘) 海貨通関業務のシステム化の現状に関する調査

昭和49年12月31日
京浜海運研究会

調査先
店社名 調査員 所属

第1問 貴社では、コンピュータを使用していますか。[業務のみ、受発のみ、総務部のみの場合も含まず]
 利用していない 利用中 利用予定 まだ利用していない
 まだ検討中 まだ利用中

第2問 コンピュータをご使用中、ご計画中の貴社では、次の点をご説明ください。
 (1) ハードウェアについて

機 種 類 別	機 種 名 - 数 式	台 数	配 置 場 所 (工場・事務所の別)
中央処理装置			
入 力 機 器			
出 力 機 器			
補助記憶装置			

(2) ソフトウェアについて

1. 使用しているのは、 専用機 汎用機 専用機 汎用機
 専用機 汎用機 専用機 汎用機

2. 得意先名を説明してください。 3. 現在使用している装置がない

業者名(システム名)	種 類	オンライン処理 可否(処理の別)	海運関係の 作業内容	取扱枚数	取扱時期

第3問 将来、貴社で行なわれるコンピュータの得意先数は何ですか。
 10社未満 10社以上

第4問 得意先、貴社のレベルアップを促進していますか。
 はい まだ検討中 いいえ

図II-7 調査票

(1) 調査内容

貿易取引並びに国際貨物輸送の秩序ある情報集積、利用により、貿易取引の円滑化、運輸並びに金融業務の迅速化を図り、国民経済福祉に寄与するため、国の内外において、関係情報並びに業務のシステム化の研究が進められている。

総合貿易情報システム調査委員会は、貿易情報の観点から国内におけるシステムを4分割し、第1貿易情報システムは貿易取引、金融、貿易取引管理等の情報システム、第2貿易情報システムは貿易取引活動と輸送活動とを結びつけた情報システム、第3貿易情報システムは通関業務を中心とした情報システム、第4貿易情報システムは港で船積みし、船卸しするに当たり必要な諸官庁への手続きを中心とする情報システムとした。

このうち、第2貿易情報システムの核となる現実のシステムは、ショッパー（もしくはコレナイー）を代位する海貨通関業者の業務内容である。この業務の基本輸出システムと情報・貨物のフローは別項において述べておいたので、ここでは、業務の形態を簡略に述べておきたい。

海貨通関業者の経営基盤は、次の5種の業務にあると見て差支えないと思われる。

すなわち、

- ① 海上運送取扱い業務
- ② 通 関 業 務
- ③ 陸 運 業 務
- ④ 港湾運送業務
- ⑤ 航空運送取扱い業務
- ⑥ その他（倉庫業務、梱包業務、保険代理店業務等）

海上運送取扱い業務と航空運送取扱い業務は、輸送機関の相違による区分であり、もちろん手続き、取扱い貨物の性格、営業免許にも差が現われているが、基本的には、荷主に代わって国際貨物輸送の取扱いを遂行するという点では完全に一致している。そしてこの運送取扱い業務こそが基本業務であって、通関業務は、輸出入通関の煩雑な手続きをやはり輸出（入）者に代わって行なうという意味では、国際貿易貨物の輸送の取扱い業務には不可分の業務である。国際貨物運送取扱い業務は、わが国では、民法上の代理行為に根拠を求めるに留まり、法的整備がなされておらず、海運貨物取扱い業務は、港湾運送事業法に基づく限定第1種事業のうち、取扱い貨物の限定された第1種事業であり、限定された取扱い貨物とは「個品」であって「荷主の委託を受け、船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取り若しくは荷主への引渡し、又は船舶により運送されるべき貨物の港湾における船舶への引渡し若しくは荷主からの受取りにあわせて、これらの行為に先行し、又は後続する港湾運送の行為を一貫して行う行為」がその内容となっている。運送取扱い以外の作業をも含む。

従って海運貨物取扱い業務、すなわち海貨業務は、港湾を舞台として荷主と船会社との

間に介在し、荷主に代わって貨物の受渡しを行なう業務であり、港湾運送事業法上の運送積任は陸上部分、すなわち船社への引渡しまで（本船船側のクレーンのフック下まで）、もしくは船社（その代理人を含む）よりの引取り以後に、消滅または発生することになっている。そこで、海貨業者は、通関業の免許と同時に、港湾運送事業の免許を受けていなければならない。

また内陸から発生する、もしくは内陸へ向け輸送される貨物に備え、自動車輸送のための道路運送法に基づくトラック運送の事業免許を受けていなければならない。

さらに本船船側には埠頭側からだけでなく、海側からはしけで接舷できるから、はしけ運送（港湾運送事業第3種）の免許も得ておく必要があり、さらに埠頭の上屋において荷役をするためには沿岸荷役事業（同事業第4種）の免許も必要となる。

航空貨物取扱い業務については、事業免許はない。その他の倉庫業務については、倉庫業法に基づく事業免許が必要であり、梱包業には事業規制はない。

以上が海貨通関業者の業務の態様であり、法的性格である。

現実の海貨通関業務を営む企業の姿は、以上の業務の兼業であるために、極めて複雑に見える。しかし、基本システムの姿は、かなり明確に存在していることがわかる。そのシステムの基本は、貨物の管理であり、他の一つは貨物の移動、国際輸送、輸出入通関に係わるドキュメントの作成である。

そこで、海貨通関業務のシステム化の志向は、一つは貨物管理の系統化をどうすすめるかという点で現われてくるし、他の一つは、ドキュメントの作成の能率化をいかにすすめるかという点で現われてくる。しかし、海貨通関業務も利潤を求める企業活動である以上、業務遂行の成果をサービスの売上げとし、売上げの回収、諸費用の弁済という会計処理に根本的に結びつけようとしてくることは当然であろう。そのため、海貨通関業務それ自体のシステム化は、その業務を営む企業体のシステム化として、企業が企業会計と各種業務とをいかに連携させるかの問題として取上げられて行かなければならないであろう。

(2) 調査の方法

貿易取引と海上運送の接点における貨物及びドキュメントの管理並びに作業業務について情報システムの進展状況はいかなる水準にまで到達しているか、これはわが国における総合貿易情報システムの将来を考える上で、極めて核心的な問題点である。

すでに述べたように港湾において貿易取引主体である荷主と海上運送主体である船社とを結ぶのは海貨通関業者であるから、この業界の情報システムの採用状況が、現実の姿というわけである。

しかし、海貨通関業者の実態は、港湾運送事業の所定の事業免許もなく、甚しいのは通関業法の事業免許も受けず、単なる代理行為として行なう者さえおり、なかなか掌握しにくい。そのため、京浜港における現状を具に把握するに当たり、事業経歴等において優れた組織統率のある京浜海運貨物取扱同業会の会員に協力を求め、別添の調査票に基づき、実

状を調査することにした。

京浜海運貨物取扱同業会の会員は、昭和48年11月30日現在102社であり、全会員に対し、12月20日より昭和49年1月14日にかけて、アンケートを求めた。期限以後回収された分を含め、総回収数は82社である。

(3) 調査結果の解析

① 電子計算機利用の情報システムの採用状況

回答中、採用している社は、全体の74.4%で、その内訳は次の通りである。

自社のみ	13社	(15.9%)
自社・他社依頼併用	13社	(15.9%)
他社依頼のみ	35社(無回答社で、他の資料により、他社に依頼しているところは、この外に9社ある。)	(42.7%)

回答中、計画中は次の通りである。これは回答82社の7.4%である。

自社に機器を置く	うち現在	他社に依頼している	4社
	現在	他社に依頼していない	1社
他社に依頼			1社

回答中、採用していない社は21社であった。(25.6%)

採用の項のうち、「自社のみ」とは、自社に中央処理装置を置き、何らかの業務処理のために情報システムを利用している場合である。同項中の「自社・他社依頼併用」とは、自社に中央処理装置を置いて処理するほか、他社に依頼して業務処理を行っている場合である。また「他社依頼のみ」は、2種の場合を含んでいる。第1の場合は、海事検定機関を通じ、在庫管理とS/O用スリップを依頼している場合である。第2の場合は計算センター的企業に計算業務処理を主として委託している場合である。このことは、前の「自社・他社依頼併用」の場合の「他社依頼」にも適用される。計算業務を委託するという社は6社だけで、計算業務を委託している社も含め、海事検定機関に在庫管理、S/O用スリップを依頼する社は30社である。さらに「自社・他社依頼併用」中で、同じく海事検定機関に依頼しているのは13社あるから、全部で43社となり、82社中、過半数が海事検定機関と輸出情報システム上、係り合っていることが明らかとなる。もし京浜海運貨物取扱同業会会員102社に直せば他の資料で明らかとなっている無回答社分をも加えると51社が海事検定機関と係ることとなり、ちょうど50%がこれに当たることとなる。

採用計画中の回答は、5社が自社に中央処理装置を置きたいと考えていることがわかる。

採用していないと回答した社の中に、計画中が1社含まれている。計画中は、現に情報システムを採用している場合と全く採用していない場合もともに含んでいる。

② ハードウェアの普及状況

中央処理装置の機種と入出力端末の設置場所との関係は、次の通りである。

a. 自社に中央処理装置を置いている場合

HITAC 8100-8	(本 社)	日本紙運輸
I B M S/360-20	(横浜支店)	三菱倉庫
FACOM 230-20	(本 社)	楠原輸送
MELCOM 840	(本 社)	国際倉庫
HITAC 8400 131KB	(本 社)	日立運輸
フリーデン 5800 4K	(横浜支店)	日本通運・海運
ハネウェル 58	(本 社)	京極運輸倉庫
D A T A 8000	(川崎支店)	中外倉庫運輸
NEAC 150	(本 社)	大日通運 横浜支店にNEAC-WRITERあり
FACOM 230-25	(本 社)	大東運輸
NEAC 2200-200	(本 社)	住友倉庫
HITAC 8350, HITAC 8210	(渋谷センター)	大和運輸
HITAC 8210	(港区・事務管理センター)	安田倉庫
HITAC 10	(本 社)	浅上航運
パロース L-2000	(本 社)	高瀬運輸
FACOM 230-25	(管理センター)	京浜倉庫 入力として各事業所にテレックスあり
I B M 360	(東京豊州センター)	相模運輸
I B M 360-20	(本 社)	丸全昭和 RICOH-TYPER を置く事業所2ヶ所 IBM3270を置く事業所1カ所 荷主先にON-LINE 端末あり
RUF-HAYAC	(本 社)	関野運輸
FACOM 230-15	(本 社)	日本国際輸送
ハヤック 3010(シャープ)	(本 社)	東海運
TOSBA 5100-20	(本 社)	三井倉庫
HITAC 1H 1500-15	(本 社)	矢吹海運
パロース E4000-4294	(本 社)	富士港運
I B M 370-125 96K	(本 社)	日新運輸
I B M SYSTEM 3-5410-A14	(本 社)	芙蓉海運
I B M SYSTEM-3	(本 社)	内外日東
MELCOM 83	(本 社)	岡本フレーターズ

横浜・輸出センターには、荷主のHITAC8050へ連絡するデータ入力装置、KEY-TAPE K900, K910-910-916, HITAC1がある。しかし、本社とは全く関係がない。

特に註がない場合は、入出力装置が本社に集まっていることを表わしている。

この一覧表で明らかなように、本社と事業所とが電算機で接続している場合は、28社中4社に過ぎず、中央処理装置と入出力装置とが同一場所に置かれている事例が多いことがわかる。従って処理方式もバッチ処理がほとんどであるといえるであろう。

b. 他社に依頼している場合の中央処理装置は、不明と答えている例が多いが、明らかな分については、次の通りである。

1) YKK, KKK, 入庫検量方式により海事検定機関に依頼しているもの 44社

FACOM 230-25 委託先 日本海事検定協会・横浜支部

2) 計算センターに委託しているもの 3社

FACOM 230-25 委託先 (川崎・TCC) インターナショナルエクスプレス

NEAC (東京・シーゲル) 日成運輸

FACOM 230-25 (横浜原田港湾作業EDセンター) 豊栄港運

3) 不明 3社

c. 計画中の社のハードウェア

1) 自社採用を計画中のものが5社なので、次に機種別の明らかな分を掲げる。

FACOM 230-15またはNEAC 2200-75ないしN1 日本運輸

RICOH 8 石川組

RUF-HAYAC 東港丸楽海運

不明 3社

2) 他社依頼は給与計算業務を銀行に依頼する例が 1社

③ ソフトウェア

a. 使用言語

言語名	計	COB- OL	FOR- TRAN	ASS- EMBLER	P/LI	P/LI- ASS.	RPG	RPG. ASS.	RPG. COB.	COB. ASS.	COB.FOR. ASS.RPG	その他	不明
自社	29	5	0	6	0	1	4	2	0	2	1	5	3
委託	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計画中	6	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	3
計	37	7	0	7	0	1	4	2	1	2	1	5	7

b. 対象業務

回答社における対象業務は、別表の通りである。

1) 財務業務関係

「売掛金(未収金)管理」が最も多く16社、次いで「月次・年次決算諸表・諸元帖作成」が9社、「部門別原価計算」が7社、「銀行預金及び手形管理」が6社、「支払・買掛管理」が5社、「試算表・収支表」、「償却費計算」、「株式事務配当金」、經理のた

めの「日計表」が各4社、「株券台帖-株主名簿作成」が3社となっている。

2) 人事給与関係

「月次給与計算」が最も多く24社、次いで「年末調整」、「健保年金勘定」が各13社、「賞与計算」が10社、「退職給与引当金計算」が7社、「人事統計・考課資料」作成が4社、「年次休暇管理」、「社内預金利息計算」が各3社、「社内預金残高計算」が2社の順である。

3) 倉庫業務関係

最も多いのが「入出庫在庫報告書(日, 期, 月)」で10社、次いで「倉庫料運搬賃請求書」が8社、「火災保険料計算」が6社、「倉庫統計表・報告書」が4社、「倉庫別日, 旬, 月報」が3社である。

4) 輸出・港運業務関係

最も多いのが「搬入業務(入庫検量など)」で51社、次ぎが「請求書作成」で10社、「トラック運行管理資料作成」が7社、「作業台帖作成」が2社、これに類似のもので、「船積諸掛請求書, 同作業台帖」, 「作業料計算(下払い計算)」が各3社あり, 4者合体すると23社(重複は1社のみ)が輸出船積みに係る諸作業とその費用を掌握し, 得意先に請求書を起こしながら, 下請に対する支払い, 作業内容を算出していると推定できる。「売上票作成」が4社あるが, 「請求書作成」に連なるものとみてよいと思われる。「港運関係統計」が3社で作成されている。

航空貨物取扱業務に基づき, 貨物別の「請求・未収金」が3社で行われている点は注目に値しよう。

「トン数計算」, 「港運実績集計」の各1社(計画中の社の分は除く)は営業統計の1種である。

輸出業務のオペレーションの側面からみた情報システムの主流は, 以上でも実証されているが搬入業務が中枢である。このほかには「フレート計算」が1社, これは航路別の海上運賃を貨物別に引出すシステムである。「輸出運賃立替金」, 「混載フレート支払明細」(各1社)も, 海上運賃の算出とその請求に結びつくシステムであろう。フレート計算はB/Lを作成する海貨業者の重要な仕事の一つである。「船積み用リスト作成」は1社しか行っていないが, 輸出貨物の出庫に当たり, 参考となる重要なオペレーション用のドキュメントである。「輸出ドキュメント(Cargo Receipt)作成」(1社)は搬入業務の一環として海事検定機関に依頼しないで, 自主的に発行している例で, 弊所の提案している「ポート・レシート」の萌芽形態といえるであろう。在庫管理に結びつく「商品ラベル発行」を行っているところが1社あった。

京浜港においては, 輸出船積書類, 輸出通関書類を電算機を利用して作成しているところは見受けられない。つまり貨物の管理は, 緒についているが, ドキュメンテーションのシステム化は未だ情報システムとしては形成されていないのである。

阪神においては、神戸港の三井倉庫港運が輸出通関のための輸出申告書作成システムを運用している。

c. 作成している海運関係ドキュメント

回答社より提出のあった輸出に係る海運等の関係ドキュメントで、電算機を通して作成されているドキュメントの名を挙げれば、次の通りである。

請求書 (DEBIT NOTE)・請求台帖 (週2回) 大東運輸
 FORWARDER'S CARGO RECEIPT (随時) 大東運輸
 (Tokyo Overseas Forwarding Co.)

STATEMENT OF ACCOUNT (請求書) (月次) 京浜倉庫
 輸出課得意先元帖 (月次) 京浜倉庫

PARTICULARS OF CHARGES' (請求明細書) 丸全昭和運輸

DEBIT NOTE (請求書) "

請求書 日本通運

輸(移)出整理票 "

海上運賃立替金請求明細書 "

S/O台帖 "

請求書(正)・(経理控)・売上計算書 (日次) 高瀬運輸

船積諸掛請求書 6枚(日次) 日本紙運輸倉庫

輸出船積請求書一覧表 4枚(月報) "

輸出荷主別船積実績表 19枚(月報) "

輸出仕向地別船積実績表 19枚(月報) "

輸出航路別船積実績表 3枚(月報) "

輸出品名別船積実績表 2枚(月報) "

輸出品名別集荷実績表 3枚(月報) "

輸出品倉庫の品名別実績 3枚(月報) "

CONTAINER CARGO TONNAGE (1船社ごと月報) 3枚 "

作業台帖(機械処理用) - (営業控(正)) (月1~2回) 日新運輸倉庫

請求書(経理用) - (正) - (副) - (写) - (営業控) "

入庫報告書 6枚(都度) 豊栄港運

在庫報告書 3枚(月報) "

なお帖票未提出で、作成ドキュメント名の回答のあったものは、次の通りである。

請求書 (月3回) 日立運輸東京モノレール

在庫管理表(時海入出庫リスト) 3枚(月報) 京極運輸倉庫

請求書 (日次) 大日通運

在庫管理票 (週次) "

荷主別取扱屯数及び売上高表	(月報)	大日通運
船社別航路別屯数表	(月報)	"
倉庫別作業形態別屯数表	(月報)	"
品目別取扱屯数及び売上高表	(月報)	"
船積み用リスト		内外日東
請求書		"

以上にみるごとく、請求書が関係ドキュメントとしては中心である。在庫管理票の性格のもの続き、輸出関係統計が、営業資料として重視されている。先にも述べたが、オペレーション用のドキュメントは、「輸(移)出整理票」「S/O台帖」「作業台帖」「船積み用リスト」だけであり、船積み書類、通関書類はみられない。「S/O台帖」は船積み書類の1つであるS/Oのリストであって、船積み書類ではない。

③ 将来の開発計画

今後5年間のうちに新たに開発しようとするシステムまたは対象業務には、どんなものがあるか、回答社数は極めて少ないが、次の通りである。

a. 目下開発中のもの

計画なしは5社、不明は53社、計画のある社の内訳は次の通りである。

経理-決算システム	5社
在庫管理	5社
売掛金処理(入金業務を含む)	3社
請求書業務(特定分野も含む)	5社
倉庫業務オンライン処理	3社
人事情報	2社
船積書類作成	1社
輸出業務システム	1社
車両管理システム	1社
オンラインシステム化	1社
海上コンテナ管理	1社
給与計算	1社
運輸(陸運も含む)	2社
CFS管理	1社
船舶代理店業務	1社
内航営業管理	1社 (項目別のため、重複あり)

作業管理面で、海貨通関業務の輸出に当たるのは、「在庫管理」及び「輸出業務システム」で、ドキュメントシステムは「船積書類作成」だけである。

b. 将来において開発するもの

開発計画なしとする社7社、不明は49社

開発計画をもつ社の内訳は次の通りである。

在庫管理（オンラインによる場合を含む）	7社
請求業務	7社
経理業務（帖票作成を含む）	4社
財務管理（管理会計・原価償却・資産管理を含む）	3社
ドキュメンテーション（輸出インボイス・通関書類作成を含む）	3社
輸出船積業務	3社
トータルシステム（港湾業務に限る場合を含む）	2社
オンライン化	1社
予測計算	1社
ターミナル管理	1社
輸入業務	1社

（項目別のため、重複あり）

対象業務の広がりとともに、質の向上、すなわちオンラインリアルタイム処理並びにトータルシステム化の方向が出てきていることがわかる。またドキュメンテーションがやはり今後の課題であることも示唆されている。しかしなんといっても、貨物管理と請求業務が大勢の赴くところで、焦点となっているといえるのであろう。

4) 機器のレベルアップ

レベルアップを予定しない社19社、不明51社、レベルアップを考えている社12社
この比率は、各それぞれ23.1パーセント、62.2パーセント、14.7パーセントである。

レベルアップの内容は

新たにコンピュータを導入する社	4社
コンピュータのレベルをあげる社	3社
入力装置を増加する社	1社
M、T装置を増加する社	1社
その他不明	3社

と事実上、小型の電子会計機からの脱皮が、当面の情報システムの水準のようである。

32 総合システムの中のサブシステムの在り方

3.2.1 資本の理論

わが国における貿易情報システム開発の考え方として「総合貿易情報システム調査委員会報告書」は、次のように規定している（昭和48年3月、委員会承認）。

「貿易情報システムとは、貿易業務処理の情報システム化にあり、これを進めるには机上での検討、提言のみでは具体的解決にはならない。このため、業界間（官庁も含む）を流れる貿易情報の実態を調査し、そのデータ・エレメントを明確にし、情報システムで最も実現性が高く、メリットが大きく、しかも波及効果のある分野について、具体的パイロット・システムを開発し、今後の貿易情報システム形成をはかることが緊要である。このことにより、わが国における望ましい方向を見定め、関係業界に対して貿易情報のシステム化の必要性を認識させるのみならず、業界間のシステムの意見調整をはかる等、ナショナル・コンセンサスをとることとなる。」

貿易情報システム化にあたっては、システムをいくつかのサブシステムに区分し、相互のサブシステムの必要度、難易度、システム化の現状など諸要因を検討しそれによる開発のプライオリティをつけることになる。」

このようにして、同委員会では貿易情報システムを、第1、第2、第3、第4の貿易情報システムにわけ、その中心的地位にあると見られる第2貿易情報システムから先ず開発すべきであることを提案している。その理由として掲げられているところのものは、次の通りである。

- ① 第2貿易情報システムは、貿易取引とその輸送活動を結ぶシステムであり、貿易活動においても中心的役割をはたしている。
- ② 貿易商社は、貿易取引活動の中心となり、オリジナル情報の大半が商社から発せられる。
- ③ 商社、船社、保険会社とも、事務合理化への投資は大きく、A・D・P化の進展は高く、企業間システム化のニーズは非常に高いといえる。
- ④ 第2貿易情報システムは、諸外国と異った側面を持っており、日本としても、日本の貿易活動に立脚したシステムとして早急に開発しておくことが必要である。
- ⑤ 第2貿易情報システム以外のサブシステムは、貿易活動を助成、ないしは管理する活動であり、そのため制度上の問題など検討すべき欠点が多い。

標題に言うところの総合システムとは、総合貿易情報システムを意味し、第2貿易情報システムは、そのサブシステムの1つであるが、今回の調査は、この第2貿易情報システムの中心をなすと見られる海貨通関業務の輸出に関する部分を検討することになった。

総合システム（輸出）の中の、海貨通関業務の対象と範囲は、別紙フローチャートに示してある通りであるが、われわれはさらに次のようなサブシステムに分割することが合理的で

あると考える。

- ① 輸出貨物の発送システム (Cargo Invoice System)
- ② 輸出書類^{*}作成のシステム (Shipping Documents System)
- ③ 港頭における貨物管理のシステム (Cargo Inventory System)
- ④ 通関のシステム (Custom Clearance System)
- ⑤ 船積のシステム (Loading System)

(注) 米 序文に示したように、われわれは調査の結果、従来船積書類として包括的によばれたものを輸出書類 (Shipping Documents) と船積書類 (Loading Documents) との2種類の概念で処理することがシステムの的に合理的であると考ええる。

さらに、われわれは前記5つのサブシステムないしはシステム・パーツをまとめて、次の3つにまとめた。

- ①②③ 集荷パッケージ (Booking Package)
- ④ 通関パッケージ (Customs Package)
- ⑤ 船積パッケージ (Loading Package)

最後の Loading Package の中には、海貨通関業務以外の多くのシステムパーツを含む。すなわち沿岸荷役、はしけ回漕、船内荷役、エージェント業務、船社の手仕舞業務がある。そしてこれに続いて送貨情報を海外に伝達するところの Data Transmission が存在する。こうして国際的に貿易情報の流れをつなぐことができるであろう。

Customs Package は、本来税関それ自体の業務であって、税関のシステムであるべきであると考えられる。既に税関の統計業務や管理業務がシステム化されており、輸出申告書 (Export Declaration : E/D) の中にコード欄があり、海貨通関業者がこれにコードを記入している。しかし通関業務それ自体は、まだコンピューター処理されていないので、この分野が新たに開発せられるべき分野である。

以上のように考えて来ると、それ以前の部分を、すなわち①②③を Booking Package としてまとめることによって、問題の処理が非常に明確になるのである。

このようなサブシステムないしはシステム・パーツの設定については一貫した原則が貫いている。すなわち、われわれはさきに発表したように(港湾業務へのシステムズ・アプローチⅡ、Ⅲ、港湾研)貿易情報のフローには商取引のフロー (Documentation Flow) と貨物管理のフロー (Cargo Inventory Flow) との2つの局面があるが、この何れもが、それ自体ではシステム化することは不可能である。何故ならば、外国貿易とは、しせん商品の取引であって商品を送るために書類が必要となって来る。本質は商品のフローであって、書類を送るために商品が必要なのではない。したがって物的流通である貨物のフローと、商的流通であるドキュメントのフローとは、統一的に処理されなければならない。貨物のステータスを不問にして書類を発行することはできないし、書類と貨物とをチェック

しないで貨物を動かすことはできない。この不断の相互チェックが、貿易のプロセスを形成する。それ故に、貨物の管理業務と書類業務とは、システムの内に統一して処理されなければならない。このような論理的なステップは、さらに貿易とは何かという根本の問題へまで、すなわちフィロゾフィーの問題へと発展する。そして先ずわれわれは、この出発点にかえて若干の定義を行わなければならない。

定義 貿易とは生産資本の回転の形式的表現である。

現代の貿易商品は、その大部分が近代産業の生産品である。1つの企業において商品を生産する場合、企業家は資本を集めこれを生産面に投下する。彼等は土地を買い、工場を建て、機械を購入し、労働者を雇い、原材料を購入して商品を生産する。生産された商品は貨物として包装され、あるいはコンテナに詰めて、海外に輸出される。輸出された商品は海外で販売され、その売上代金は利潤を伴ってもとの企業に還流し、再び生産面に投下される。このように、或る時は商品（貨物）という形をとり、或るときは貨弊（売上代金）という形をとって流動するところの生産資本の回転そのものが、外国貿易に外ならない。貿易情報システムの対象と範囲は、この資本の回転のすべてを含むものである。

このような資本の理論にまでさかのぼって貿易情報システムを考えることは、ジュネーブのEC E国際会議においても、まだ十分に認識されていない。われわれは、この考え方を、1972年シブプロのロンドン会議に提出した。この会議は、個人的性質のもので、貿易情報システムの国際的な発展をはかるための専門家の核をつくることを目的とし、それぞれ個人的な立場で見解を表明したのであったが、今日ではEC Eにおいても貿易書式という考え方から、貨物という考え方へと発展し両者の統一処理によるADP化の方向をとりつつある。

こうした資本の理論へまでさかのぼることは、現実の貿易情報システムの開発のために、すなわち、実際の貿易形態の変化、その発展を認識するために必要である。若干の例を挙げて説明することとする。

この資本の理論を裏づけする最近の傾向は、メーカーの直接輸出のウエイトが年々拡大していることである。われわれの過去の調査（「神奈川県貿易流通実態調査報告書」, 1970, 港湾研）によれば、

- | | |
|---------------------------------|-----|
| a) メーカーの直接輸出 | 50% |
| b) メーカーが海外と契約し輸出事務を
商社に委たくする | 20% |
| c) 商社が海外と契約して輸出する | 30% |

これは概数であるが直貿メーカーには、自動車、家電製品が大部分をしめているが、これらは何れも輸出の大宗貨物であって、特に自動車の場合は自社の輸出埠頭を持ち、専用船運航会社を設立して自ら海上輸送を行い、海外にターミナルあるいはデポを持ち、販売もアフターサービスもすべて自社の手で行っている現状である。海外との契約も輸出業務も、通関も一切他人の手をかりない完全なモノポリーの形を示している。

大手の電機(家電)メーカーも亦自動車と同じ方向を志向しはじめているかに見える。現在のところ、まだ自社の専用船を持つまでには到っていないが、既に海貨通関業務は、自社の子会社または専属の店社と契約し、既に工場の電産機の輸出管理システムが水際(港)まで延長されつつある。こうしたことは、高度に発達した現代の資本主義社会では当然おこり得ることであって、1種のモノポリ-であるが、これは生産資本の回転の自己貫徹である。すなわち生産面に蓄積される資本の規模が巨大となれば、貿易や輸送の面まで抱括してしまうという形をとって現われる。

同様のことは、流通面にも現われている。第1に、大手の商社は、世界的規模でその業務を拡張し、各種の生産業務から輸送業務までその中に抱括し、統一的な情報システムをつくりあげている。第2に、船社も亦、海上コンテナ輸送という新しい技術革新に立脚して集荷、内陸輸送までを抱括する巨大なシステムをつくりあげ、通信衛星のラインを通じて、世界的な情報システムを確立するまでになった。その最もよい例は、米国のシーランド社である。

このような傾向は、海貨通関業者を荷主系列、および船社系列に益々大きく抱きこんで、海貨通関業者の分解作用を生じている。これらのものはシステム的には自己主張型で、他との協力を必要としない状態に発展する傾向を示しているのである。

個別資本の立場、その発展方向は上記の通りであるが、同じ資本の立場から、これと反対の方向も亦発生しつつある。それは、社会的総資本の立場であって、これを代表する1つの形は港湾である。

定義 港湾とは社会的総生産資本の回転過程で、外国貿易と輸送業務が集中し、陸と海、陸と空の間において輸送貨物の移転が行われる場所である。

港湾には、周知のように、外国貿易業務と輸送業務とが集中する。港湾の背後地に多くの輸出産業が集まり、貿易業者や保険会社や銀行や倉庫や運送会社が集って、社会的な貿易業務を形成する。またそこには、何百社もの船社の支店、代理店があり、多くの航路がこゝに集中し、埠頭や岸壁やターミナルがあり、多くの港湾運送業者が存在する。そして多くの貿易業務、輸送業務が集中するボトルネックにおいては、個別的資本では解決することのできない、別の総資本の問題が存在する。われわれは、これをカーゴ・レーンの理論によって説明する。

3.2.2 カーゴ・レーンの理論(The Theory of Cargo Lanes)

われわれは、生産資本の回転の形式的表現である「貨物の流れ」という抽象的概念から出発する。この抽象的な概念をカーゴ・レーンと名づける。カーゴ・レーンとは、生産者から消費者に到るまでの貨物の輸送過程を、抽象的な貨物の流れ、ないしは流れのすじ道という概念に置きかえたものである。ここでは一切の輸送手段、すなわちトラック、鉄道、船舶、航空機というような具体的な形を捨ててしまっ、単に、そこに貨物の流れが存在するという概念だけが存在する。そして今日の輸送革新の原則を、次のように定式化する。

$$V = v s$$

Vとは、1つのレーンを流れる貨物の総量、すなわちVolumeである。vはvelocityで速度、sはsizeでレーンの大きさを現わす。この比例式は本来流体力学の原理であるが、この式があらわしている意味は、1つのレーンを流れる貨物の量は、その速度とレーンの大きさの積に等しいということである。レーンの大きさとは、船型であるとか、クレーンの能力であるとか各種輸送手段および荷役手段の規模を意味するが、仮りに速度(v)が2倍になればVも亦2倍になる。レーンの大きさ(s)が2倍になればVも2倍になる。vもsも同時に2倍になればVは4倍になるという比例関係が成り立つ。これが今日の輸送革新を貫いている根本原則であって、この法則にもとずいて、輸送のコスト・ダウンが行われる。

ところで、港湾には多数の、おそらく数千にも達すると考えられる多くのカーゴ・レーンが存在する。そしてこの関係を図示すると、次のようになる。

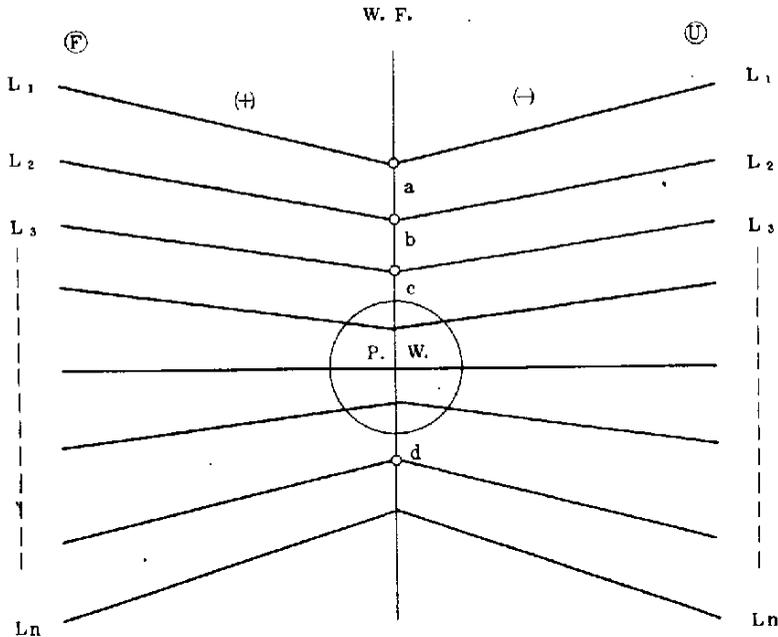


図 II - 8 カーゴ・レーンの関係図

- | | | |
|-----|--|-------------------|
| (注) | W. F. | Water Frontで水際線 |
| (F) | | Fabricで生産者 |
| (U) | | Userで消費者 |
| | L ₁ L ₂ L ₃ …… Ln | それぞれのカーゴ・レーン |
| | P. W. | Public Wharfで公共埠頭 |
| | (+) | 陸から港に入る貨物の流れ |
| | (-) | 港から海へ出る貨物の流れ |

このチャートは、思考を単純化するために、貨物は④から①へ一方的に流れることにしてある。実際には貨物は逆の流れも存在するのであるがそれは省略してある。またレーンの数もこんなに単純なものではないが、論理を説明するにはこれで十分である。それぞれのレーンは、大きさも速さも異なるが、この総合計を Σ であらわし、次の式を設定する。

$$\sum_{i=1}^n \begin{matrix} (+) & (+) \\ s_i & v_i \end{matrix} = \sum_{i=1}^n \begin{matrix} (-) & (-) \\ s_i & v_i \end{matrix}$$

この式の意味するところは、港に入る貨物と出る貨物とが常に等しくならなければならないということである。若しも

$$\sum_{i=1}^n \begin{matrix} (+) & (+) \\ s_i & v_i \end{matrix} > \sum_{i=1}^n \begin{matrix} (-) & (-) \\ s_i & v_i \end{matrix}$$

という関係になるならば、港頭に多くの滞貨を生じ、荷主はばく大な保管コストや金利上の損害をうける。若し

$$\sum_{i=1}^n \begin{matrix} (+) & (+) \\ s_i & v_i \end{matrix} < \sum_{i=1}^n \begin{matrix} (-) & (-) \\ s_i & v_i \end{matrix}$$

となれば、船舶が過剰となり、船社は積取量過少で、やはり著るしい損害をうける。すなわち港湾においては、常にこの(+)と(-)との均衡を必要とするのであるが、こゝにも、全体としての $V = v s$ の原則が貫いている。それ故に、港湾の目的とするところは

- ① (+)と(-)との均衡を得ること。
- ② 均衡を得たまゝ全体の流動量、すなわち Σ を拡大すること。

これは港湾のオペレーションのOptimizationすなわち最適化の問題であるが、現実には、個々の資本はその経済原則にもとづいて、港湾に多くの変化を与えた。

- a) 拡大された $V = v s$ を持つところの革新レーンの出現。石油、鉄鉱石、石炭、雑穀、セメント、塩、木材、自動車等々。これは不定期船、専用船と専用埠頭を結ぶところの新しい輸送体系である。
- b) 定期船を主体とする雑貨部門に、新しいコンテナ・システムが出現し、そのユニット・ロードによる海陸一貫輸送の原理によって大型高速専用船とコンテナ・ターミナルとを結ぶ新しい輸送体系が現われた。
- c) これらのものは、何れも旧来の公共埠頭(P.W.)を離れて、その外側にa, b, c...の新しいターミナルを形成し、港湾の業務は益々広い地域に拡散した。
- d) 個別資本の輸送革新の発展は、港全体としての最適化を必要とするようになり、旧来の業務やオペレーション全体の改革すなわちOptimizationを求める社会的総資本の要求があらわれた。すなわち、いかに個々の資本が、そのオペレーションを合理化しようと

しても、そこには限界があって、港全体として改革が行われなければ、個別的な改革の価値がないということである。

定義 港灣の最適化には静的最適化 (Static Optimum) と動的最適化 (Dynamic Optimum) の2つの条件があって、これを実現するのは情報システムである。

静的最適化とは、現状のオペレーションをいかに最適化するかという問題であって、さき示した

$$\sum_{i=1}^n (+) \begin{pmatrix} + \\ s_i v_i \end{pmatrix} = \sum_{i=1}^n (-) \begin{pmatrix} - \\ s_i v_i \end{pmatrix}$$

の実現、およびその拡大である。この問題について、われわれは、これまで時間の問題にふれなかったが、(+)と(-)の均衡を得るのに長い時間を要したのでは意味がない。作業の時間的ロス、そのまゝコスト高につながるもので、このロスを無くすることが大きな目的となる。現実の問題として、長時間の滞船、長時間の貨物の滞留は、船社および荷主に、ばく大な損失を与えその港の利用価値を著しく引下げるものである。そして、それぞれのオペレーションの時間的ロスを無くするために、新しいオペレーションの情報システムが必要となっている。

動的最適化とは、将来拡大する船舶および貨物の流れに対して、常にミニマム・コスト・ポイントを維持しながら、いかに施設や作業を提供するかという、港灣の将来計画に関するものであるが、こゝでは直接関係がないので省略する。

定義 貿易情報システムは港灣情報システムの軸となる。

われわれは、港灣の情報システムを次のように定義する。

- ① カーゴ・システム
- ② ポート・システム
- ③ レーバー・システム

この3者で港灣のトータル・システムを形成する。ところで、カーゴ・システムとは、輸出入貨物の処理に関するシステムであって、これは本来的な貿易情報システムである。港灣の存在理由は、これまで主として船舶の運航を主体として考えられて来た。実際問題として、19世紀における定期船業務の発展は、それぞれの主要港灣に支店や代理店を設け、港灣における船社の支配体制ができあがった。しかし今日では事態は明らかに転換している。すなわち海陸一貫のコンテナ・オペレーションは、あらためて陸上輸送の問題を提起し、これまで海上にだけ関心を持っていた港灣に対して、陸上への関心を生ぜしめた。こゝにおいて、港灣は船のためのみ存在するのではなく、貨物のために存在するという認識が生まれ、船が主体であるか貨物が主体であるかという反省をもたらした。この場合答えは明らかであろう。すなわち貨物をはこぶために船や港が必要なのであって、船を走らせるために貨物や港が必要なのではない。それ故に貿易情報システムこそが、港灣の中心的システムでなければなら

ない。そしてポート・システムという港湾の管理とオペレーションのシステム、レーバー・システムという労働力の供給、編成、労働のシステムが、これをサポートする。

このようにして、われわれは貿易情報システムと港湾情報システムとを明確に定義することができる。そしてこれらのものは、社会的総資本の要請から生じるものである。

定義 社会的総資本は個別資本に優位する。

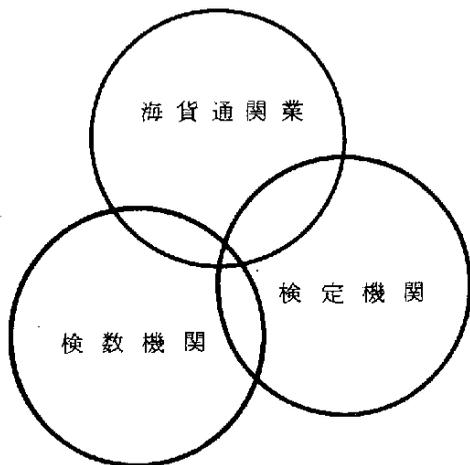
われわれの立場は、国民経済、すなわち社会的総資本の立場である。この立場は、情報システムの上からは総合性を要求する。さきに述べた個別資本の立場はその単一性の強調にある。これは矛盾するであろうか？

- ① 港には個別資本の努力だけでは如何とも為し難い事情がある。よく知られているように、貿易および港湾の業務は、非常に数多くの異った業種、および異ったオペレーションの組合せから成っている。これらのものを、オペレーションのシステム・パーツとすると、貨物はこれらのパーツを次々に通過して動いてゆく。そして全体の流れの速さは、常に最低の能力のパーツによって支配されるという原則がある。たとえば、トラック1台の貨物の遅れのために、または1セットの書類の到着の遅れのために、本船は何時間も出帆を延ばさなければならない。たとえば夜荷役の拒否というだけで、半日の遊びが生じる等々。このような事態に対して、個別資本がいかにか立派なシステムをつくりあげても、あまり役に立たないであろう。それ故に、港全体のオペレーションを高水準に保つということが優先するのである。
- ② 情報システムの面からいえば、個別資本のこれまでの努力は高く評価されるべきである。しかし現状のまま放置すれば、何百もの異ったシステムが港の中に生じて、手のつけられない混乱におちいるであろう。これは情報化の非劇である。
- ③ マシンのコストの面から見ても、個々の企業がそれぞれコンピューターを持つという自家発電方式はすでに無駄な時代となりつつある。大型機の共同利用による発電所方式によって安くて豊富な電力利用の時代がすでに到来している。現代のコンピューターの発達には、既にその段階に達している。
- ④ 以上のような理由で、われわれは多くの企業の協力とコンセンサスを必要とする時代を迎えているのであるが、個々の企業（個別資本）の利益を損うことなく、社会的システムを設定することができると考えている。Optimizationには常に、「どの程度に最適化するか」という判断がつきまわっていると考えられるが、これは、今後の課題である。

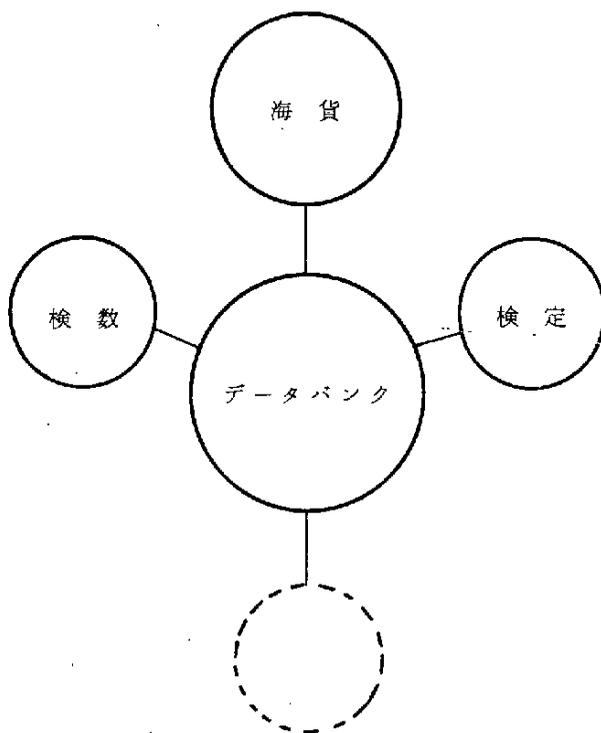
3.3 問題点及び対策

海貨通関業界も亦、さきに述べたような、個別資本のモノポリー形成、その系列化によって分解傾向を示している一方において、社会総資本の要請による総合化の要請も亦存在する。そして前節の終りで述べた総資本の優位性の原則から、海貨通関業務の統一システムを考へることが必要である。われわれは、前節の最初に、これを5つのサブシステムに分けて考へ

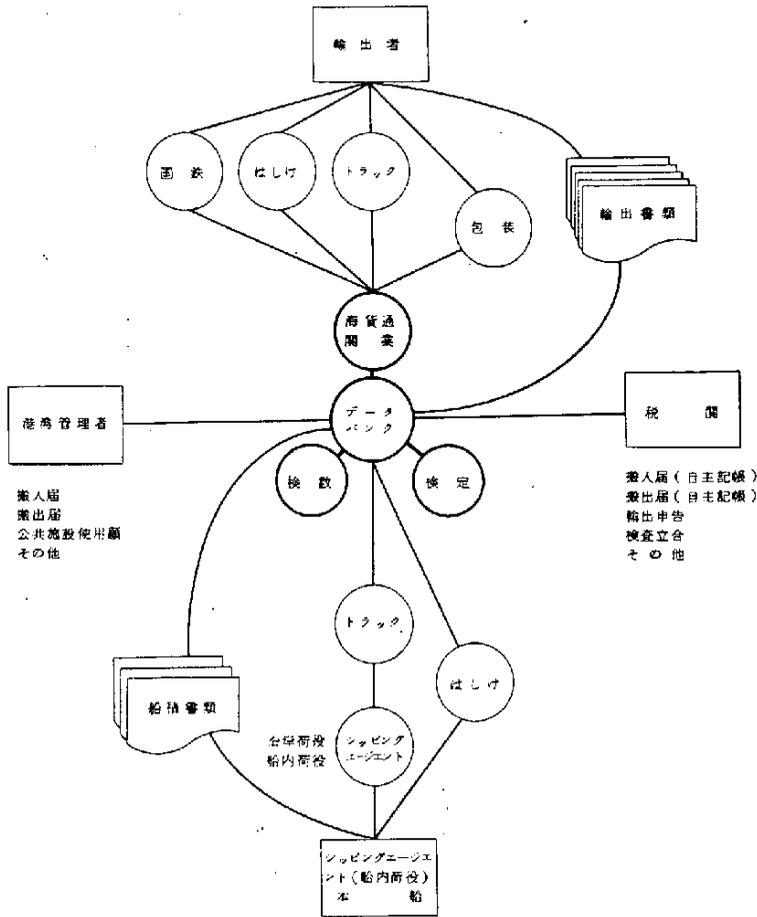
ることとしたが、この全体を通じて、Ⅱ, 1~2に見たように、これには海事検定機関と検数機関とのサポートが必要であって、この3者の関係は、相互に他の分野に入りこんでいることが、Ⅱ.1~2 現状分析によって明らかとなった。これを図示すると、次のようになる。



このような関係のもとで、若し海貨通関業務だけの統一システムをつくるならば、他の組織の領域を犯すことになるであろう。これは仮りに海事検定機関、あるいは検数機関が、それぞれ自己貫徹を行おうとしても、同じ結果になる。この解決方法は、3者を引離してデータベースで結ぶことである。



この考え方にもとずいて、輸出業務のフローの業種別の関連図をつくると次のようになる。



図Ⅱ-9 データ・バンク構想

上図に示したように、輸出の情報システムの核をなすものは、海貨通関業、海事検定業、検査業である。この3者が1つの組織体として合併することが一番よいが、現状では困難である。とすれば、情報産業協会というような組織体として、相互の領域を尊重し、あるいは協定して協力することが望ましい。この協会には、この中心となる核に加えて、他の業種も関係ある限り参加することが希望される。

つぎに、さきに述べた5つのサブシステムについて考えてみよう。

(1) 輸出貨物の発送システム (Cargo Invoice System)

現在輸出貨物の発送に関する情報が非常に混乱していることは、Ⅱ、2および附録に述べた通りである。

問題点の1 輸出書類情報、特に Commercial Invoice, Packing List,

Shipping Applicationが、貨物と別に、しばしば時間的に後になって到着することである。このために海貨通関業者は、時としてその貨物の輸出者が誰であるか、どこ行きの貨物であるかわからないまま受取ることがある。

問題点の2 貨物送状の不備。輸出貨物の発送に関する統一的な制度が存在しない。これらの問題の解決策として、われわれはCargo Invoice Systemを考案した。

この書式は

Cargo Invoice
同 Spare Sheet
Port Receipt
Shed Master

の4枚から成るセットで、Cargo Invoiceは貿標委の第2次試案中のShipping-Instructionから取った。この書式は、在来貨物にも、コンテナ貨物にも使用できるように工夫されており、下欄の余白は社内用データを記載できるようになっている。上段右にS/I No. Cargo Invoice No. Order No.を記す欄が設けられていて、S/I No.が貨物発送時にわからなくとも、Order No.をコード化することによって、輸出書式と対照できるようになっている。但しこのためには、Commercial Invoiceにも同じOrder No.を記入しなければならない。Order No.は輸出者も、貨物の発送者(メーカー)も貨物の発送時、および書類作成時に、同時に双方で確認し得るものであり、書類の流れと貨物の流れを照合する唯一の手がかりとなるものである。

Spare SheetはCargo Invoiceに書ききれないときの予備のシートである。

Port Receiptは、港灣での貨物受領証で、従来のように、いかげんな送り状に印を押して帰すという無責任なものでなく、貨物のステータス・チェックの結果を明らかにし、受領者の責任を明確化したものである。

Shed Masterは、社内業務へ展開するためのマスター・シートで、裏面に1から200までの番号を記しOrder No.何番の第何個目の貨物であるということを明らかにし、爾後の貨物処理の機械化の意図をもっている。これによって、荷主別に入って来た貨物を、船名別に機械的に仕分けることができる。

この書式のセットを貨物発送時にワンライティングで作ることによって、貨物受領後の措置が非常に合理的になる筈である。但し貨物の発送者側でこれを直ちに使用できるとは考えられないので、出来るところから気長に普及するのを待つことになろう。このために、このCargo Invoice Systemは貨物受領後のシステムとは切りはなし、単独の貨物発送システムとして実施することが望ましい。このシステムは、大規模なTSSシステムの利用に適しているように考えられる。

ECE LAYOUT KEY

210mm

Shipper (Exporter)	Date: Reference # etc.
Consignee	Other address (e.g. buyer, if other than Consignee)
Notify or delivery address	Statements as to countries
Statements as to transportation	Terms of delivery and payment
Marks and numbers: number and kind of packages, description of goods	Statistical #
	Net quantity
	Gross Weight
	Measurement
Free disposal	
Place and date of issue: Signature	

297mm

ECE勧告，国際規格標準貿易書式（1973年6月），※：サイズは，ISO規格A4（210mm×297mm）

PORT RECEIPT

To Messers
(貨物受取業者へ)

Shipper (輸出者)	Date: (発送日付)
Forwarder (海貨前受業者)	
Consignee (受荷主)	
Notify Party (通知先)	

Order 宛
Commercial Invoice 宛
Cargo Invoice 宛

Stock Point (積置場所)

Ocean Vessel (本船名)	Port of Loading (積港)
--------------------	----------------------

Port of Discharge (揚港)	Final Destination (最終仕向地)
------------------------	---------------------------

Marks & Nos. and/or Case Nos. (Container 宛) ; (Sedl 宛)	系 & Kind of packings (入数)	Kind of packages	Description of Goods	Gross Weasement

係付書題名	系	枚数
①		
②		
③		

上記の貨物異状なく受領しました。

受領者名、サイン

CARGO INVOICE SPARE SHEET

Marks & Nos. and/or Case Nos. (Container No.)	Seal No.	No. & Kind of Packings	Kind of Packages: Description of Goods	Gross Weight	Measurement
--	----------	------------------------	--	--------------	-------------

CARGO INVOICE To Messers
(毎貨業者あて名)

Shipper (輸出者)	code

Consignee (受荷先)	

Notify Party (通知先)	

Date:
(発送日付)

Order 席
Commercial Invoice 席
Cargo Invoice 席
Stock Point (蔵置場所)

Ocean Vessel (本船名)	Port of Loading (積港)
--------------------	----------------------

Port of Discharge (揚港)	Final Destination (最終仕向地)
------------------------	---------------------------

Marks & Nos. and/or Case Nos. (Container 席)(Seal 席)	席 & kind of packings (入数)	kind of Packages: Description of Goods	Gross Weight	Measurement

添付書類名	席	枚数
①		
②		
③		

貨物発送者名、サイン

ランク運輸者名、サイン

SHED MASTER

Shipper (輸出者)	
Forwarder (海貨通関業者)	
Consignee (受荷主)	
Notify Party (通知先)	

Date:
S/M/年

Order 系
Commercial Invoice 系
Cargo Invoice 系

Stock Point (蔵置場所)

Ocean Vessel (本船名)	Port of Loading (積港)
--------------------	----------------------

Port of Discharge (揚港)	Transshipment to/Place of Delivery (トランシップメント船名/デリバリー地名)	Final Destination (最終仕向地)
------------------------	--	---------------------------

Marks & Nos. and/or Case Nos. (Container 系) (Seal 系)	No. & kind of Kind of Packages : Description of Goods Packings (入数)	Gross Weight	Measurement

Total Number of Packages or Units (in words)
(パッケージ又はユニット総数)

PACKAGE NOS.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200

(2) 輸出書類作成のシステム (Shipping Documents System)

このカテゴリーに入るものは次の書類である

- a. Commercial Invoice
- b. Packing List
- c. Export Licence
- d. Export Declaration ㊸
- e. Insurance Application
- f. Shipping Instruction
- g. Inspection Certificate
- h. Certificate of Origin
- i. Customs Invoice

システム化が妥当であると考えられる書類

- j. 輸出申告書付表
- k. 他法令関係書類

このうち、通関に必要なものは通常 a, b, c, d, f, g, j, k である。

Certificate of Origin, Customs Invoice は II, 2 で述べたように特殊ケースの書類である。輸出申告書付表は、内国消費税輸出免税関係書類で 4 種類、他法令関係は各種取締関係法令による 22 種類、何れも純粹に税関審査のための書類で、貨物が該当すれば、その何れかの手続を行わなければならない。輸出書類というよりは、むしろ通関書類の性格であるので、II, 2 では、これを通関業務の中であつた。したがって、貿易情報システムの中に取り入れることが妥当であると考えられる書類は a - g である。

さてシステム化の問題であるが、さきにわれわれが述べたように、これら輸出書類は、貨物とは別の流れをとる。そして貨物と共に海貨通関業者の手にわたる場合もあれば、貨物とは別に、或る時間的な間かくをおいて到着する場合もある。件数にすると後者の場合が、はるかに多いのである。そこで、海貨通関業者の手もとで、輸出書類と貨物とを照合するのに多くの手間がかかる。この問題を解決する方法は Commercial Invoice、ないしは Shipping Instruction の中に Order No. を記入することである。Cargo Invoice System の中でも述べたように、Order No. は、輸出者が Commercial Invoice を作成する段階、製造業者が貨物を発送する段階で、何れも確認されているデータであって、実際に、われわれが調べた多くの Commercial Invoice フォームには、この Order No. を記入する欄が設けられている。

次に、輸出書類の中で Shipping Instruction は、他のものと性格がちがって、海貨通関業者に対する作業依頼書ないしは指示書であって、通関には必要ない。若しこれを貨物送り状と関連せしめることができれば、一番よいのであるが、貨物発送の段階との時間的差が可なりあるように思われる。若し間に合うならば、 SHIPPING・INSTRUK

ション作成のとき、同時に貨物送り状がフン・ライティングで作成され得るように、Cargo Invoice のフォームはShipping Instructionからとった。

この2つの考え方が、書類の流れと貨物の流れとを統一的に処理してゆくための最初の手がかりとなるであろう。

(3) 港頭における貨物管理のシステム (Cargo Inventory System)

海貨通関業者が貨物を保税上屋で受領してから、通関をすましてレディ・カーゴにするまでの過程であって、基本的には、荷主別に入って来た貨物を積込船名別、積付場所(ハッチ)別に仕分けを行い出庫指図のディテルをつくりあげることである。これは貿易のフローに対する処理であるが、いま1つ、海貨通関業者の内部業務として、請求書の作成がある。この2つの基本目的が在庫管理のシステムに存在する。これをもう少し具体的に述べると、つぎのようになる。

(a) 貿易フローにおける在庫管理の目的

- ① 入庫の確認
- ② 検量の確認、結果のファイル
- ③ 詳細なはい付場所のリストアップ
- ④ 長期保管貨物と短期保管貨物とのリストアップ
- ⑤ 通関確認 — One Shipment毎の貨物の確認
- ⑥ 出庫に対する諸条件の確認
 - はしけ直積
 - Go - down
 - 戸前渡し又はCFS渡し
 - 作業の諸条件
- ⑦ 出庫の確認
- ⑧ 残高の確認

(b) 請求業務上の目的

- ① 作業工程別の原価のチェック(支払関係)
- ② 仕切単価の正当性のチェック(原価の掌握)
- ③ 下払いのチェック
- ④ 支払先の確認
- ⑤ 請求書作成についての諸条件の確認

在庫管理の目的は、上記のように整理することができるのであるが、さてこれを海貨通関業の統一システムとして考える場合に2つの問題点が出て来る。その1つは貨物の種類および形態(荷姿)によるちがいである。II, 2の在庫管理の分析の結果にも見られるように、こゝでシステム化の対象となる貨物の選別が必要になって来る。ハンブルグのÜbersee Zentrumは、この選別において、小口混載貨物に限定したことによって成功し

ているのであるが、われわれの場合にもこれが必要である。それでこの選別について、先ず対象から外すべき貨物を考えてみることにする。この場合、われわれのシステムの前提となっている輸出雑貨という大ワクがあることを先ず指摘しておかなければならない。

- ① 自動車、同部品のようにメーカーの自主的管理が徹底しているもの。
- ② 或る種の家電製品のように、工場側の直結管理ができあがっているもの。
- ③ プラント類の部品のように、1つのシッパメントの内容が、他と異って非常に複雑なもの。

この反面、取引の形態によって、たとえば缶詰類のように、共販会社が一手に扱っており、しかも現品が多数の倉庫、上屋に分散しているような場合、それらの貨物のリストアップは共販会社の手でなければできない。このような場合、輸出の海貨通関業務のサブシステムとして共販会社の在庫管理のシステムをつくることができる。このような、バックアップシステムをいくつか考えることが必要となるであろう。

次に問題となるのは、貨物保管場所の形態および設備によるちがいがから来るシステム上の問題である。多階式の倉庫、公共上屋のような平屋、それから紙その他のように特殊貨物を扱っている倉庫等々によって、その取扱い方法、管理の仕方が異って来る。これを解決するのに最もよい方法は、コンピュータ処理に適した、大規模な保税上屋をつくって、それを共同利用することである。

(4) 通関のシステム (Custom Clearance System)

これは税関のシステムを主としているので、税関の考え方およびシステムができ上がったうえで、海貨通関業務のシステムをどのようにつなぐかという問題となるので、こゝでは省略する。

(5) 船積のシステム (Loading System)

海貨通関業者は、限定一種業者として、船積みまでの作業の権利を持っている。但しそれは、船積業務という全体から見ると限定された範囲のものである。海貨通関業者の船積作業は、さきにも示した通り、次の4種類である。

- ① はしけ直積
- ② Go - down
- ③ 戸前渡し
- ④ C F S渡し

このうち、はしけ直積とGo-down が最も多く用いられている。このうち、はしけ直積は直接本船に貨物を渡すので、それ自体としてシステム的に船積のシステムをつくることができる。しかしGo-down の場合は、本船船側のエープロンで貨物をシッピング・エージェント(沿岸荷役)に渡すので、その先はエージェントのシステムとなる。また戸前渡しは、船社系列のエージェントに上屋戸前で貨物を渡すのでその先は同様にエージェントのシステムとなる。C F S渡しの場合も同様である。それ故に港全体の完全な船積のシ

システムをつくるためには SHIPPING・エージェントの Loading System をつくる必要がある。われわれがこれを Loading Package という概念で包括した理由はこゝにある。

ところで、こゝで重要な役割を果たしているのが検数業者である。前段階の在庫管理において検量業者（海事検定機関）が海貨と密接に結びついているように、検数業者は海貨通関業者と密接に結びついている。検数業者は、海貨通関業者だけでなく、エージェント上屋においても、CFSにおいても本船の貨物積付作業（船内荷役）においても、書類の作成や情報処理の業務にたずさわっているため、Loading System の情報の中心にいるのが実はこの検数業者であって、検数は本船の手仕舞業務にも参与している関係で、船社とも亦不可分の関係にある。

貿易情報システムとしての Loading Package の基本的考え方は、本船の荷役の進行の順序にしたがって、ハッチ毎ないしは積付場所毎に、Loading Plan ないしは Stowage Plan にしたがって貨物を流しこむことである。貨物の積付ないしは作業の進行に関する情報は、すべて現場の検数員が握っている。この情報を 1ヶ所にあつめ、さきに在庫管理で処理されているレディ・カーゴのリストアップと組合せ、積付の順序にしたがって、貨物を送りこむことが可能である。

英国では、既に Vehicle Booking System として、クレーン下へのトラックの予約時間システムができあがっている。これはわれわれの構想と全く同じ理念にもとづくものである。

レディ・カーゴの保管場所、すなわちラスト・ストック・ポイントは京浜間で約 1,000ヶ所存在する。これがローディングの出発点である。われわれはこれを 6桁のコード化した試案を作成している。現在海事検定機関のコードは 5桁であるが、港のオペレーション全体を把握するためには、どうしても 6桁を必要とする。この点は、横浜市港湾局の考えと完全に一致している。参考までに、検数業務のデータ・エレメンツのリストと、このコード試案とを附録につけ加えることにする。

(6) む す び

以上、われわれの調査による問題の所在と解決方法に関する試案の報告を行ったが、なおこのシステムを考える上から重要な問題がいくつかあるので、こゝにとりまとめる。

① 用語の定義

現在の港湾における貿易業務（港湾業務）に用いられている各種帳票に用いられている用語は、各社でまちまちである。時として同じ言葉が全く反対の意味に使われている場合もあるので、必要なデータ・エレメンツの用語の統一、その内容の定義をすることが必要である。その数は 200ないし 300と考えられる。

② 貿易および港湾書式の統一

貿易の基本的ドキュメントについては、既に貿標委が試案を作成しているが、作業の現

場においても、これにアラインした統一書式を考える必要がある。

③ コードの問題

用語の定義と共に、これのコード化が必要である。現在使用できると考えられるものは次の通りである。

- a) 貨物 税関の統計品目コード
- b) 輸出者 船協コード
- c) 海貨 船協コード

あたらしくつくらなければならないもの

- d) 船舶 現在船協コードがあるが、これは邦船のみであるので、外船をも含めたコードをつくる必要がある。
- e) 港湾 a 同様に船協コードがあるが、やはり邦船中心の考えかたなので仕出港、仕向港のコードを考える必要がある。
- f) 仕向地 ECEでいうCountry Codeで、これもつくらなければならない。
- g) 港湾 b 積出港の港湾施設、すなわち埠頭、バース、荷揚場、上屋、作業場、パイロット、タグポート、倉庫、港湾運送業者、車輛その他オペレーションに必要な多くの統一コードをつくらなければならないと考えられる。

④ Optimization Program

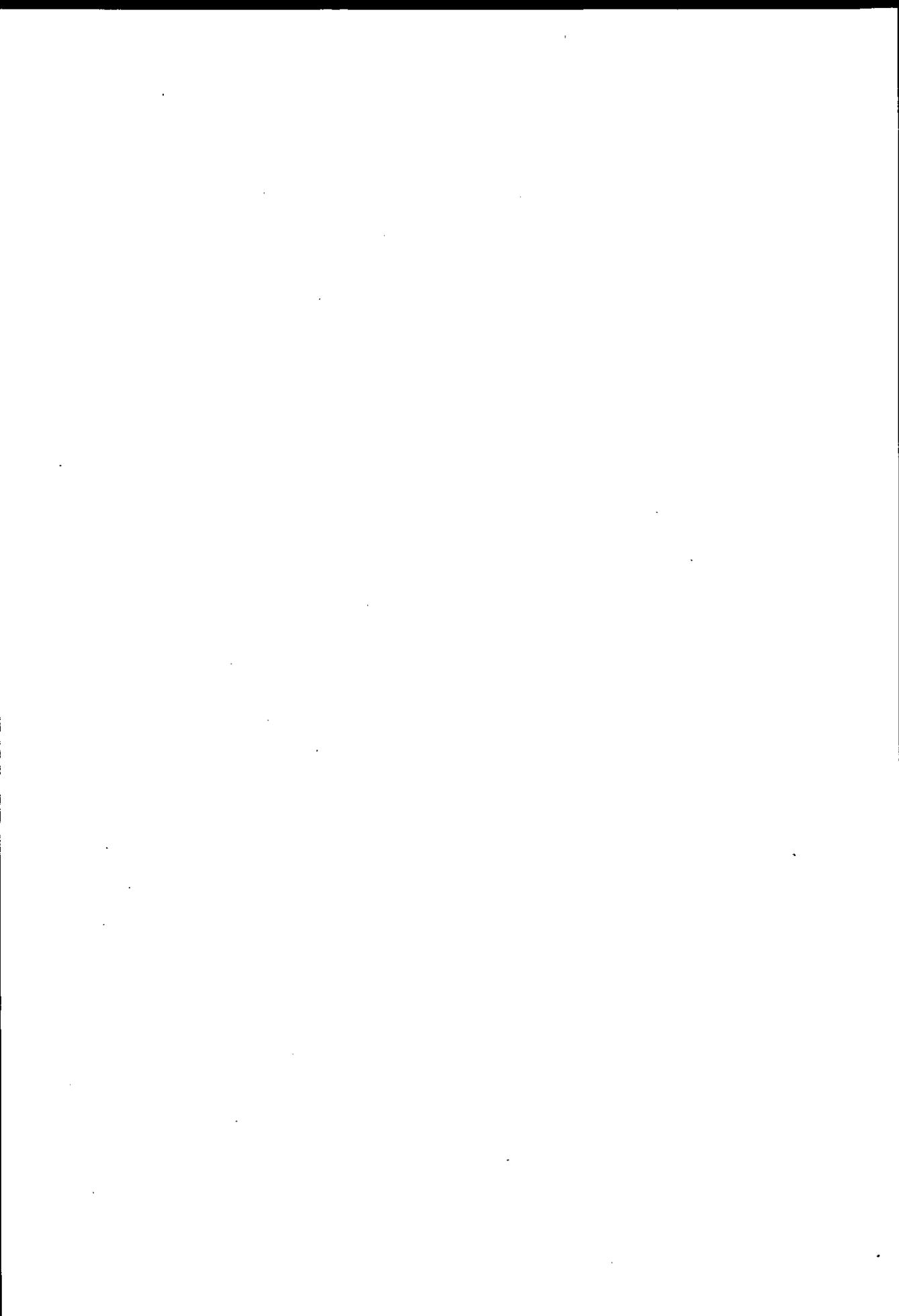
港湾のオペレーションを現状のままコンピューター処理することには多くの問題がある。港湾のオペレーションの最適化の問題は、すでに国連UNCTADにおいてもとりあげているが、われわれもこの問題を考える必要がある。Optimizationをどのていどに進めるかについての判断は、非常にむずかしいと思われるが、このさい1つのモデルとしてのOptimization Programをつくる必要があると考えられる。

⑤ Simulation Program

前記の考え方によって得た合理的オペレーションについてのSimulation Programが必要である。

III. 業種別，機関別貿易情報システム 化の現状と動向調査

1. 直接貿易メーカー	141
1.1 システム化の背景	141
1.2 システム化の現状	142
1.3 システム化の問題点	145
2. 社団法人 日本貨物検数協会	147
2.1 システム化の背景	147
2.2 システム化の現状	148
2.3 今後のシステム化計画	155
2.4 システム化の問題点	158
3. 社団法人 日本海事検定協会	171
3.1 システムの概要	171
3.2 各サブシステムの概要	172
3.3 総合貿易情報システム化構想と協会の システムの考え方	179



Ⅲ 業種別、機関別貿易情報システム化の現状と動向調査

1 直接貿易メーカー

1.1 システム化の背景

メーカーの輸出入業務は他と同様に年々増加する貿易量とともに繁雑、増大の傾向にある。ここでは、メーカーのうち家庭電器製品および重電関係のプラント輸出を例にとってその状況を示してみると、家電部門では、取引件数、データの発生は多く（下表）輸出相手国及び地域は200余国、取扱品目は数千種にもものぼり、しかも小量生産が主である。また、製品のみでなく、部品（パーツ）の輸出もあり、全体として、輸出業務は複雑化してきている。これに加えて、メーカーの各事業部が独立採算制をとっているため、経理制度、管理規準の考え方には一応一本化しているものの、実際のシステムを運用する段階では多様化している。このように貿易取引の自社の内部情報の増加、複雑化によって多くの人的労働力を要している。

表Ⅲ-1 取引件数の多量性、受・発注単位データの分割コンパインの発生（家電系）

	契約件数	注文書件数	インボイス件数
昭和45年	2,100	3,300	4,300
46	2,600	3,600	5,000
47	2,800	3,800	5,400
48	3,200	5,500	6,000

一方、プラント輸出部門については、商品受注から据付までを一貫して行い関係上、長期間の貿易取引が行われ、輸出プラント部品や、代金決済等きわめてシステムに乗りにくいものが多いといえる。

輸出業務は主として海外市場の調査、新分野の開拓、アフターサービス等を含めた営業活動の強化に重点をおき実質的輸出業務（DOCUMENTATION）は当社系列会社へ委託する方式をとっている。（下図参照）

輸出業務にあつては、全作業量の大半が転記の反復作業であることから、当然システム化が要求されてくる。

取扱商品がグループ化されるようなもの、例えば家電品等の場合にはシステム化も容易であるが、プラントのように同一製品に反復性が無く、契約ごとに形状、形態が異つたり、数回に分割されて船積されるようなものにとっては、システム化することが反って複雑化するおそれがある。

然し、現情報化社会にあつて、これを放置しておくことは問題があるので、出来るところからシステム化を計ることが先決であるとし、取敢えず社内情報システムに主眼をおき、間接的管理

資料による管理システム化をはかる必要がある。

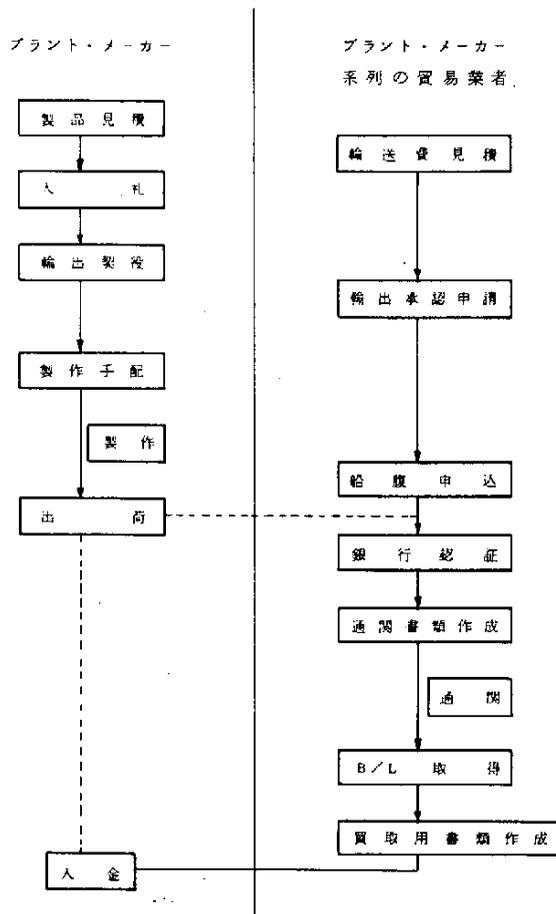


図 III - 1 輸出業務関連図

12 システム化の現状

(1) 現行業務の機械化

直買を行なっている企業での貿易情報のシステム化は社内から発生するデータの管理を行なうところから始められているが、未だ推進中であって完成されてはいない。企業内の経理、会計、財務等の部門における機械化を進め、そのファイルされたデータを貿易情報として有効に利用することを実現させるには社内の体制が整っていないのが現状である。

(2) 系列企業間のインターフェース

メーカー（製造業）による直接貿易部門は次第に貿易部門が経営合理化等の理由で親会社より独立して行く傾向にあるが依然として親会社との結びつきは強く、また取扱い商品もほとんどが系列会社の製品で占められている場合が多い。しかし、その場合、系列会社全体での連絡

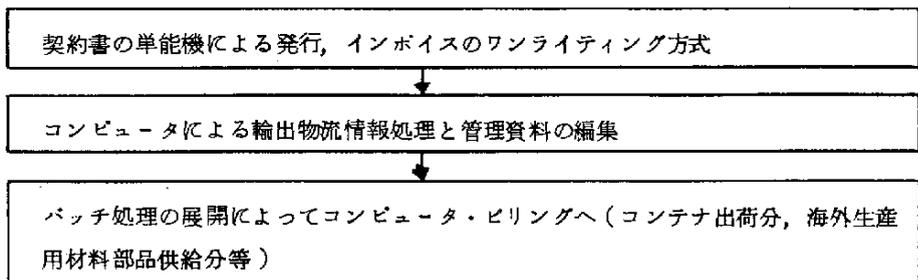
体制の不備、あるいは商品コード等も各社まちまちなため、きわめてシステム化が限定されているといえる。これらの問題を解決するには今後系列会社間および業界全体のコンセンサスをとり、コードの統一、書式の標準化等システム化しやすい前提条件を整備して行かねばならない。

3) 現行システムの例

直買企業のシステム化の例を、家電メーカー系およびプラント輸出を主とした企業について述べてみる。

a) 家電メーカー系の直買システム

システム化の推移は次のようになされた。



2) システム規模

使用コンピュータ

昭和43年 OUK9300 導入
 現 在 OUK9400II 131K ディスク2台 MT4台
 バッチ方式 一部マルチオペレーション

稼働時間, データ件数等

稼 働 時 間	400 時間 (月間)
カ ー ド 枚 数	15 万枚 (60種類)
フ ァ イ ル (MT)	490 本
R U N 数	延600 RUN
O U T P U T 量	約250 種

コンピュータ要員	10 名
データ集中部門	16 名
データインプット部門	30 名
そ の 他	5 名

総 予 算 月間2,000万円

3) 適用業務(下図)

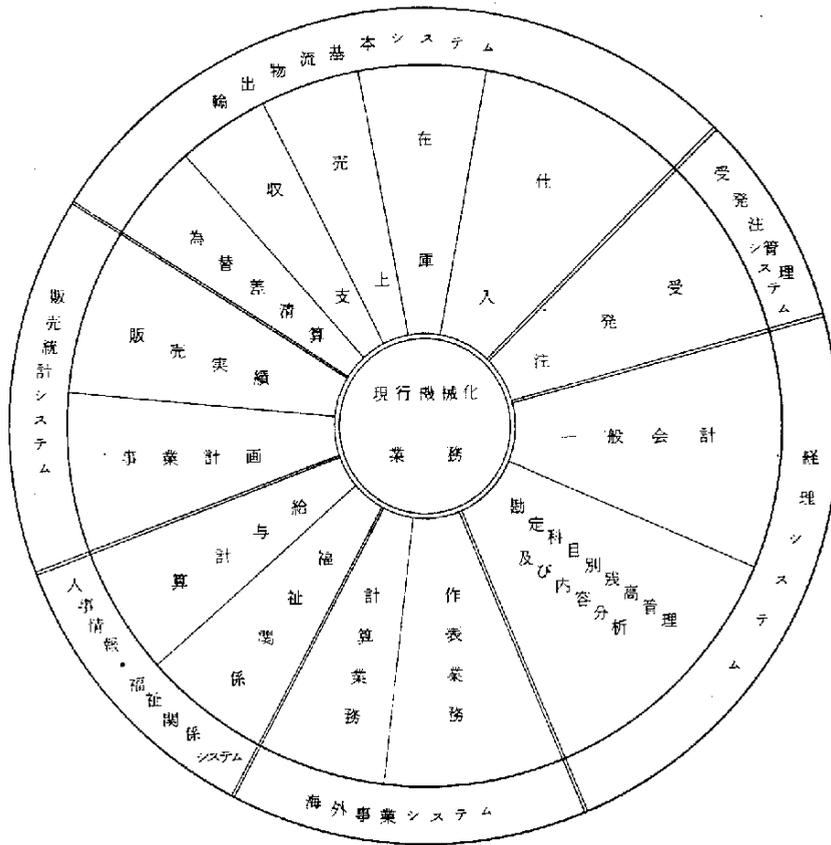


図 III - 2 現行機械化業務

B プラント輸出関係：システム化

同社におけるシステム化も社内管理を主としている。

DATAの入・出力について以下項目ごとに示す。(図III-3参照)

(入力)

① MASTER入力

当社輸出担当部から船積依頼を受けると依頼をMASTERとして入力する。

② 検量リストの入力

1P' KGごとのMEASUREMENTを入力し、重量計算を行なう。

③ 完了伝票入力

船積業務の完了した時点に入力して請求書の発行となる。

(出力)

- ① 請求書
- ② 作業残高リスト
- ③ 作業台帳
- ④ 社内経理及統計関係

以上管理面からのシステム化は輸出業務システム受入準備の一環として大いに期待しているところである。

当社では別途家電関係について輸出業務のシステム化を計画、テスト中であるが何れ結果を見てプラントにどの程度まで適合しうるか検討することになる。

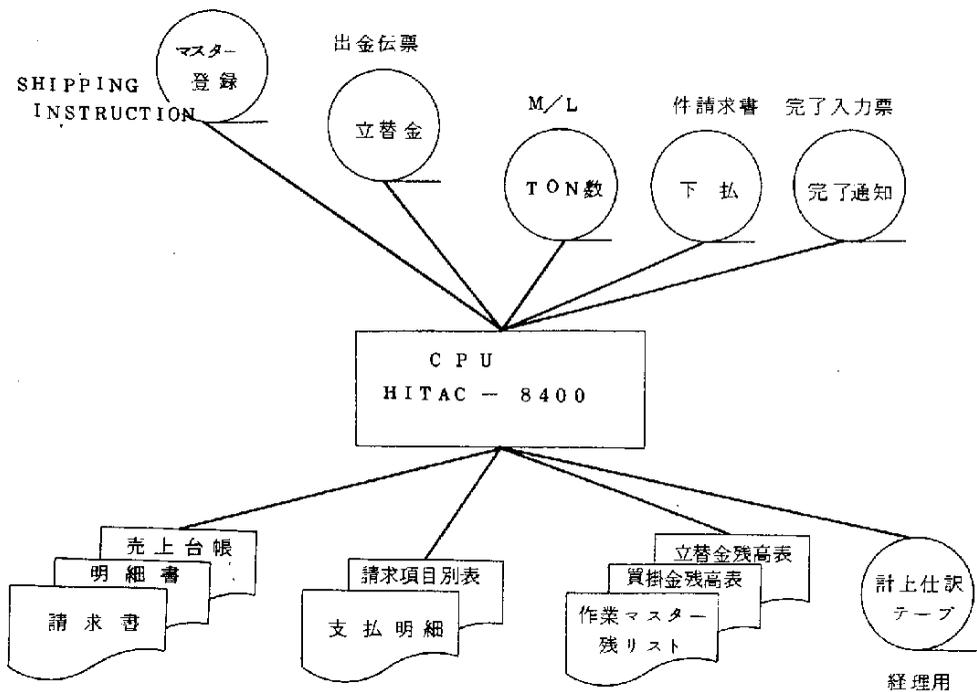


図 III - 3 海運請求システム

13 システム化の問題点

直買業務のシステム化が遅れていることは前にも述べたが、今後システム化にあたっての問題点をいくつか挙げてみると次のような、社内のシステム化に対する基盤が整備されていないことが認められる。

内部的問題点として

- (1) メーカー部門との事務処理形態の多様化 - 事業部制 -
- (2) 取引形態の多様化

- (3) 取引内容の多様化
- (4) 流通経路，梱包方法の多様化
- (5) 商品規格，輸入規制への対応
- (6) 価格固定の困難さ
- (7) 少量多品種取引
- (8) 分割コンパインの発生頻度
- (9) 少量多種書類作成の必要性和複写方法のギャップ

また，他業界および書類の取扱いについて以下のような外部的問題点の解決が望まれよう。

2. 社団法人日本貨物検数協会

2.1 システム化の背景

社団法人日本貨物検数協会は、昭和17年設立され、港湾運送事業法に定められた6種及び8種の事業、即ち輸出入貨物の検数、検量証明業務とこれに関連する一連の付帯作業を含めた業務を事業として行なっている。

以来32年の歴史をもち、業界の指導的立場を理解し、検数業界の指導と利用者への業務改善を心掛け、今日、全国に73事業所、職員数4,695名を数えるに至った。(昭和49年2月)

当初、当会業務は、いわゆるシップサイド検数として、検数業務の依頼主は船会社であり、輸出入貨物の流通過程にあって、運送契約の証としてのB/L発行に関連し船社と荷主の貨物受渡しの接点、即ち運送責任の発生と終了のポイントでの貨物受渡しを証明する業務を事業として行なってきた。

つまり輸出貨物にあっては、B/L発行に関連し荷主申告の貨物が現物検査の上で、S/O記載事項と異常ないかの確認であり、又輸入貨物にあっては、受荷主が提示するD/O記載貨物を引渡す際、M/Fと対照し、正当な引取人であることの確認と貨物の数量及び損傷事故の有無の確認である。

これは直接には依頼主である船社の業務受託であると同時に、輸出入貨物の数量チェックに関して税関検査の一部を代行していると理解されており、当会業務は輸出入貨物の流通の上で重要な証明機関であると認識している。

当会業務はこうした検数証明行為を基盤として、わが国の経済成長に支えられ、貿易量の増大と共に、業務委託者も商社、メーカー、港運業者等と物的流通での第三者証明機関としての需要が増大して来た。

ここで、港湾運送事業法に云う『検数』の定義によるところの具体的行為としては前述の通りであるが、検数業としての本来もっておる機能については、もう一つの側面があり、つまりそれは情報機能である。

しかし、これについては情報としての認識が未だ一般社会に理解されておらず、同時に今日の様に情報システムとしての組織だった考え方もなかったがために、海運、港湾関係者の間でも、ごく当りまえのこととして理解され、検数作業に伴う一連の付帯作業として長い間、関係者も又われわれ自身も明確な意識を持たずに行なってきた。

後記する図Ⅲ-14は、われわれが日常業務として行なっている証明業務と作業の中味を分析したもので、この中から、勿論作業場所としては異なるのであるが、情報機能として整理してみると、次の如くなると思われる。

- ① 船舶の荷役進行に関する情報
- ② 貨物の積み卸しに関する情報

(貨物の状態、貨物の積付、貨物の受渡し結果、及び特殊作業に関する情報)

- ③ 貨物の流動に関する情報
- ④ 貨物の通関状態に関する情報

つまり、これらの情報は当会の職員（検数人）が作成する『タリシート』から、主席検数員または次席検数員が集計して『ワーキングレポート』をはじめ各種の報告書としてとりまとめ情報として伝達して来たものである。

当会業務は検数証明業務と同時に港湾のソフトウェアとして本船速発に利用される情報を中心に各関係先に必要情報を提供して来た。そしてこれらの情報によって港湾の機能が円滑に動いて来たと言うことが出来る。

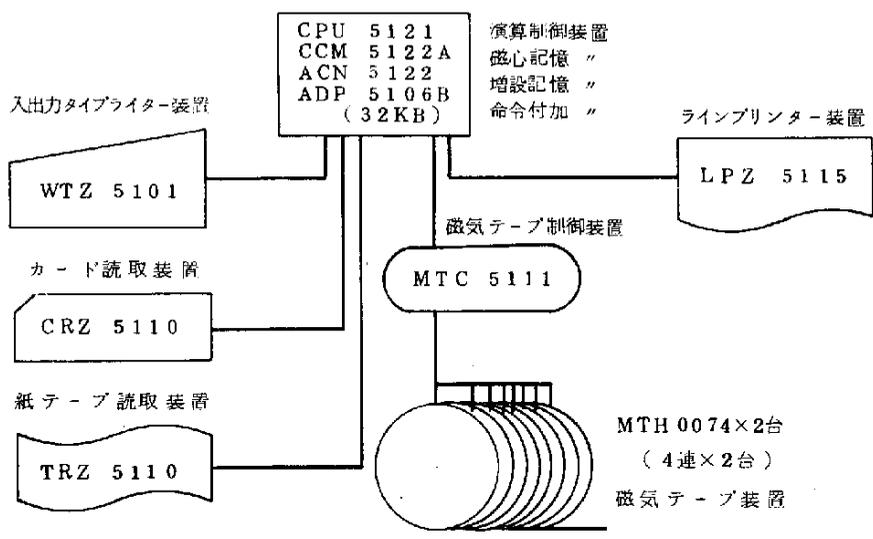
昭和43年から始った輸送革新、コンテナの登場からは、われわれも意識してこれら貨物情報処理と取り組んで来た。即ち、従来の経験を生かして本船中心の手仕舞業務、とりわけ情報提供の方法を根本的に改善、合理化し、CFSではCLPの作成、CYでは船社手仕舞業務と云う形で貨物情報処理に参画して来たが、今日では、いくつかの船社、ターミナルオペレータの要請で部分的に或いは全く独立してコンピュータを使用した船社手仕舞業務にも参画している。

つまり、この船社手仕舞業務は、かつて当会の主席、次席検数員が作成していた資料が場地荷捌用として送付されていたものであるが、コンテナ船のスピードと本船の大型化から貨物情報処理の合理化は当然コンピュータによるハードコピー或いは磁気テープの輸送と云う手段となり、当会職員はこの作成過程での貨物情報処理を行なっている。

われわれは、こうした事情と46年、47年と相ついで官民合同の調査研究機関から総合的な情報システムの将来が計画されていることを知り、一層当会の機能を徹底的に分析、研究して情報化社会の一員として機能することが、当会に与えられた義務であると認識している。

2.2 システム化の現状

かくして協会は、かかる広範囲にわたっての極めて多くの人手による情報処理を機械化へ移行し、より価値の高い情報を提供することによって、港湾における証明機関、公益企業団体としての役割を果たすため、昭和47年10月小型機種からTOSBAC-5100へレベルアップし、手始めとして以下のとおり社内業務の開発、さらにはCFSのシステムを開発し現在ともに稼動している。



図Ⅲ-4 TOSBAC-5100モデル20型の構成

表Ⅲ-2 保有機器

機器名	型名	台数	備考
演算制御装置	CPU 5121	1	1.8 ms/B
磁心記憶装置	CCM 5122A	1	16 KB
増設記憶装置	ACM 5122	1	16 KB
命令付加装置	ADP 5106B	1	
カード読取装置	CRZ 5110	1	400枚/分
紙テープ読取装置	TRZ 5110	1	1,000字/分
ラインプリンター-装置	LPZ 5115	1	510行/分
磁気テープ装置	MTH 0074	4連×2台	30KB, 9トラック
磁気制御装置	MTC 5111	1	9トラック, シングルチャンネル
入出力タイプライター-装置	WTZ 5101	1	

(オフライン機器)

カードせん孔装置	WCP-0023A	3台
紙テープせん孔装置	WTZ-0003B	3台
アドバンチャー	型式 154	1台

対象業務

表Ⅲ-3 システム化対象業務

業務名		業務概要	実施時期
社内業務	諸統計業務	収支統計, 作業実績等	昭 43. 10
	退職給与引当金計算		昭 46. 3
	給与計算業務	対象: 本部, 横浜支部 約1,000名	昭 47. 10
	請求書発行業務	対象: 横浜支部 ソースデータ(VOUCHER,ほか)	昭 47. 10
対外業務	CFS業務(輸出)	対象: 大井2号CFS (図Ⅲ-14参照)	昭 48. 8
	CFS業務(輸入)	対象: 大井2号CFS (図Ⅲ-14参照)	昭 48. 12

一方, 輸入木材の揚港において, かねてから検量明細書発行に伴う材積計算事務の機械処理を行ない, 関係先に対して迅速なサービスを提供している。

材積計算事務

表Ⅲ-4 事業所別機器構成

事業所名	機種および台数	実施時期
中国支部(広島)	NEAC 1210 1台	昭 43. 12
直江津事務所	USAC 400 2台	昭 43. 8
和歌山事務所	ビリングマシン・システムⅡ 1台	昭 47. 1
舞鶴事務所	カシオ Σ 501 2台	昭 48. 2
富山事務所	カシオ Σ 501 1台	昭 48. 6
小名浜事務所	カシオ Σ 7000 1台	昭 48. 10
阪南事務所	カシオ Σ 7000 1台	昭 48. 12
伏木事務所	カシオ Σ 7000 1台	昭 49. 1
四国支部(10事業所)	他計算センター利用	
九州支部(8事業所)	他計算センター利用	

C.F.S 業務(輸出)

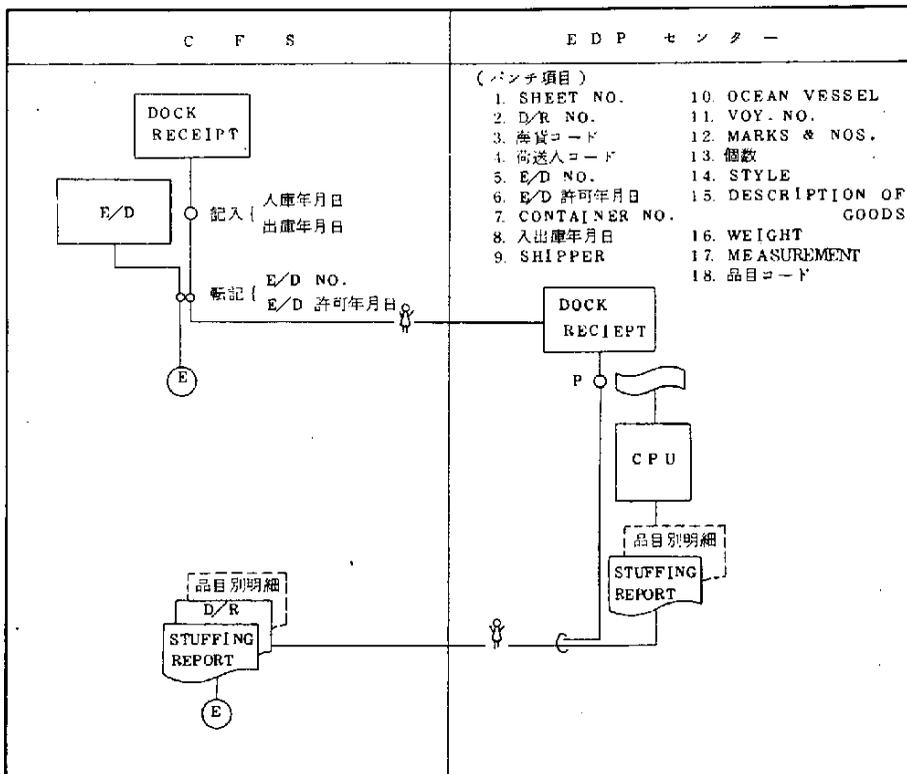
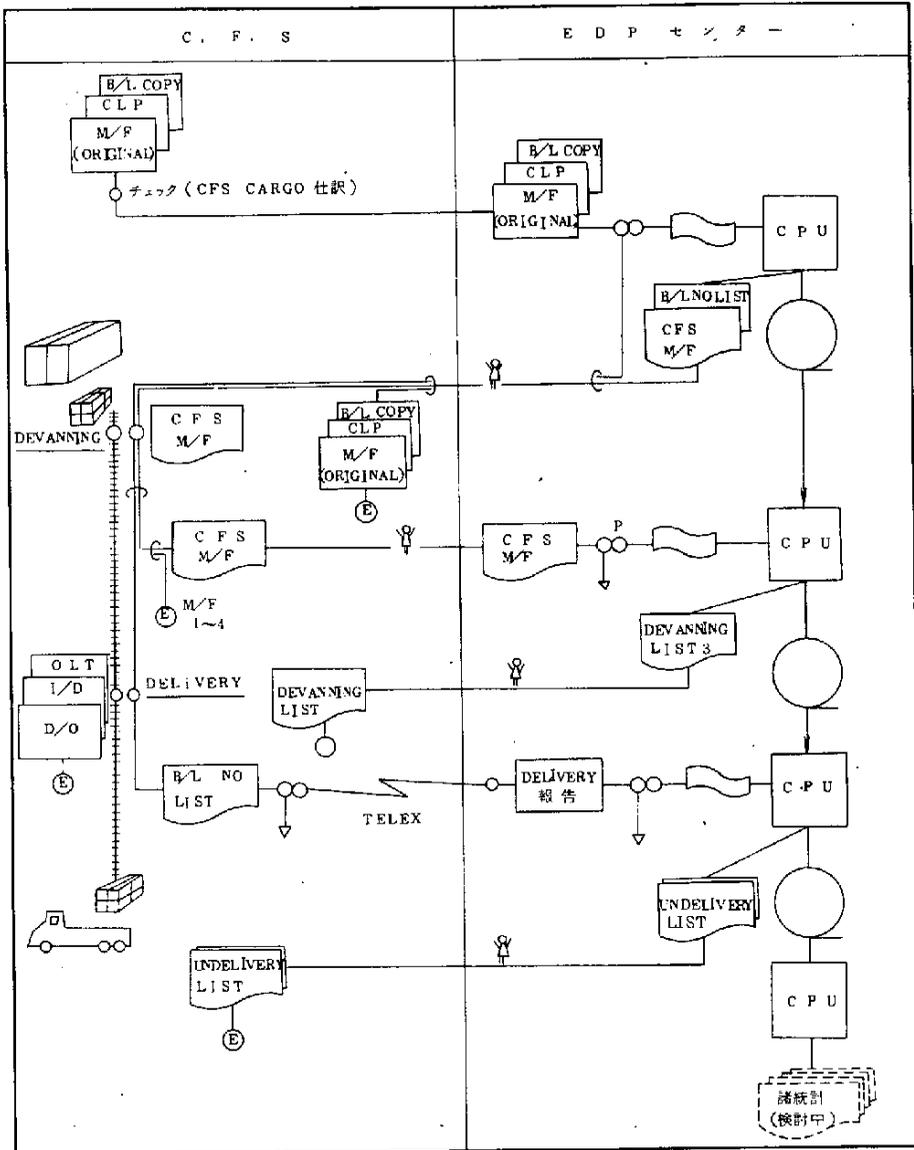


図 III - 5 C F S 業務 (輸出) の フロ -

STUFF NG REPORT										
VESSEL			VOY. NO.					PAGE		
D/R NO.	MARKS & NUMBERS	NO OF PKGS	DESCRIPTION OF GOODS	WT (KGS)	MES	SHIPPER	DATE		E/D NO.	E/D 許可年月日
							入庫	出庫		
合計				M/M	M/M	W/T	合計		W/T	
合計				M/M	M/M	M/T	合計		M/T	
合計				M/M	件数	R/T	合計		R/T	

図 III - 6 STUFFING REPORT のフォーマット

C.F.S 業務(輸入)



図Ⅲ-7 C.F.S 業務(輸入)のフロー

CARGO MANIFEST										
VESSEL		PLACE OF SHIPMENT			CONT. NO.					出庫年月日
VOY. NO.				SEAL. NO.		S CODE	KEY	CODE CONT. NO.	DEVSN. DATE	輸入年月日
NO. OF B/L		MARKS & NUMBERS	NO. OF PKGS	KIND OF PKGS COMMODITY	WEIGHT & MEASUREMENT	CONSIGNEE		REMARKS		
								区分	修正内容	
(The body of the form is mostly blank with a wavy bottom edge)										

図Ⅲ-8 CFS MANIFESTのフォーマット

B/L. NO. LIST (EDP用出庫報告)						VESSEL	
						VOY. NO.	
SHIP S CODE	KEY CODE	NO. OF B/L	出庫年月日	出庫個数	元個数	補 要	
(The body of the form is mostly blank with a wavy bottom edge)							

図Ⅲ-9 B/L NO LISTのフォーマット

2.3 今後のシステム化計画

① 船社手仕舞業務の一元化構想

当会では、前述の通り電算機による業務開発を検討しているが、まず何よりも総合的な情報システムの将来構想の中で、貨物情報について収集、或いは提供できる自らの持てる機能と組織を最大限に活用していく方向が必要であると考えている。

したがって、ここに取り上げる船社手仕舞業務の一元化構想は現在、当会が受託業務としている作業の中から分析し、コンピュータの共同利用、インプットデータ処理の一元化を計り、各社に磁気テープで貨物情報を提供出来れば相当のコストダウンすることが可能と考えている。因に当会が各社に分散派遣している職員のコスト計算からしても、現状各社でコンピュータのインプットまでのコストは直接人件費だけでも D/R 1 件当り 1,000 円前後と高額なものであり、更に諸経費を含めるとコンピュータ処理によるコスト高は相当なものがあると考えている。

こうした要求は利用者側にもあり、特に CARGO VOLUME の点で、企業内にコンピュータを導入するには経済性がない場合、或いは計算センターを利用している場合などがその例であるが、大手利用者といえども自社内で処理している限り、一定限度以下にコストダウンを計ることは難しいと考えられる。

メリットとしては、この他①省力化、②インプット作業の標準化と改善の可能性などがあげられよう。

こうした観点から当初は海運、港湾関係の計算センター的のものであるが、この様な構想から将来、貿易情報システムの一機能として発展していくことが可能であろうと考えている。

②

前者が主としてコンテナ船を対象としているのに反し、ここでは主として対象がライナーバースにおける在来船である。

既に在来船における貨物情報のソースデータはタリーシートであることを述べたが、このタリーシートこそは、当会だけが作成し得る機能をもっており、このタリーシートによって沿岸、舳、トラック別等の他、日中、前半夜、後半夜の荷役作業をシフト毎に集計し、それらについて作業単位及び作業時間単位についても実態が把握出来ることから、その一つとしてワーキングレポートは作業料金計算の基礎データとして利用されて来た。したがってタリーシートの活用によって貨物情報の展開にはプログラム次第で一層有効である。

ハンブルグ港における HAFEN DATEN BANK の SHIPS システムには当会と同様機能をもつて検数関係者が参画していることはわれわれを力づけるものと考えている。

THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION
CONTAINER TALLY SHEET

_____ BRANCH

M. S. _____
S. S. _____ Port _____ Date _____ Weather _____

Truck № _____ T.P. № _____
Cont. № _____ Seal № _____ Hay № _____

Forwarding Agent _____ Working Time From _____ To _____

Shipment №	Mark	Style	Tally				Total	LBS	L. T	CFT	M. T
			Unload	Load	Receive	Deliver					
			Location №								
			Check up				Total				

D
O
O
R

Remarks _____

Checker _____

Receiver _____

Sheet № _____

2.4 システム化の問題点

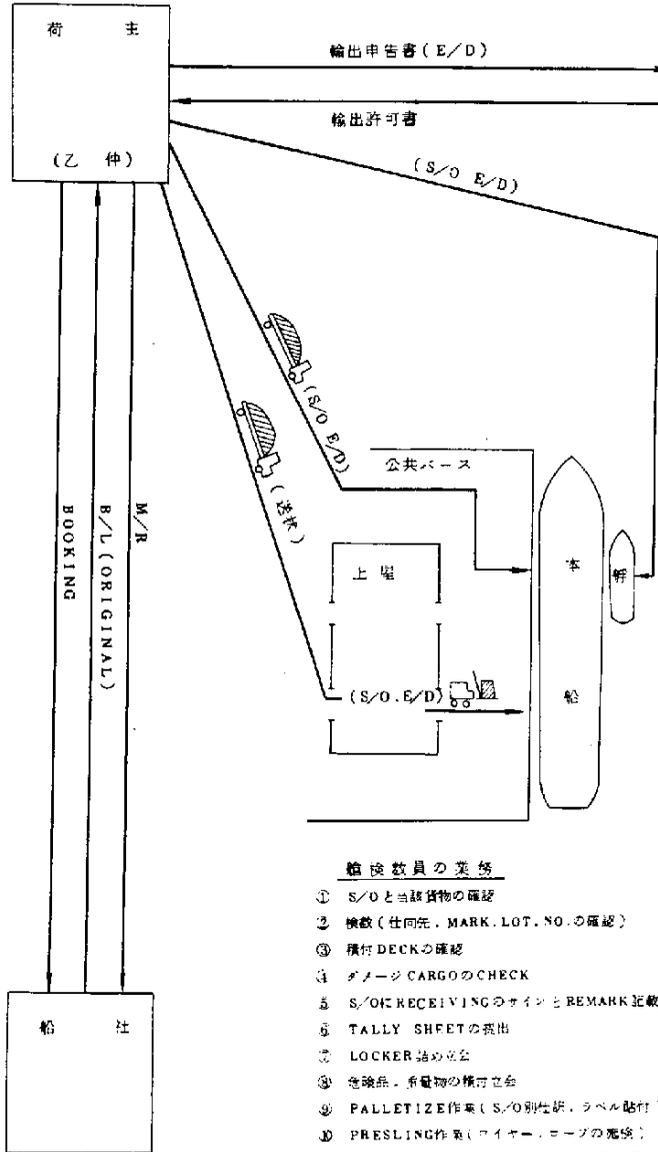
システム化の問題点としては、何よりも利用者の理解と協力を得なければならないことである。既に関係者が指摘している様に、コンピュータの共同利用と情報の一元化と云う点では、スピードと経済性について非常に歓迎されているところであるが、唯一つ心配されていることは各社機密事項の漏洩と悪用の不安が常につきまとうと云う点である。ここに社団法人としての当会の組織と機能を如何に活用するかは利用者ともども検討していく価値が十分にあると考えている。

次に経済問題と技術問題であるが、最近の人件費高騰から検数料金として収受する財源の内、実に多くのものを直接人件費として支出せねばならぬ団体であり、又技術的問題にしてもコンピュータと取組んで僅かに数年であり、先輩諸氏のご指導をいたさかねばならぬ状態である。

図Ⅲ-14 各検数業務のフロー

1. 在来船業務（輸出）
2. " （輸入）
3. T R S 業務（輸出）
4. 沿岸業務（" ）
5. " （輸入）
6. コンテナ業務（輸出）
7. " （輸入）
8. 寸検業務（" ）
9. F I O 撒貨物（" ）
10. 輸出鋼材業務（" ）
11. T I R カルネ業務（輸出）
12. " （輸入）

1. 在来船業務 (輸出)



主務検査員の業務

- ① 本船船長、FOHEMANと積荷作業打合せ
- ② 前港からの積荷貨物の点検・荷役貨物の指示
- ③ ALONGSIDE貨物の点検
- ④ PRE-STOWAGE PLANの点検
- ⑤ 積内外の残余スペースの計算
- ⑥ 作業進行状況のCHECK
- ⑦ 未到着荷物の“追い出し”
- ⑧ 船社、本船、FOREMANSHIFT毎の作業進行状況を報告(積高に異なるHATCHのない様、この時点で調整)
- ⑨ STOWAGE PLANの作成
- ⑩ S/O(M/R)に受領のサイン

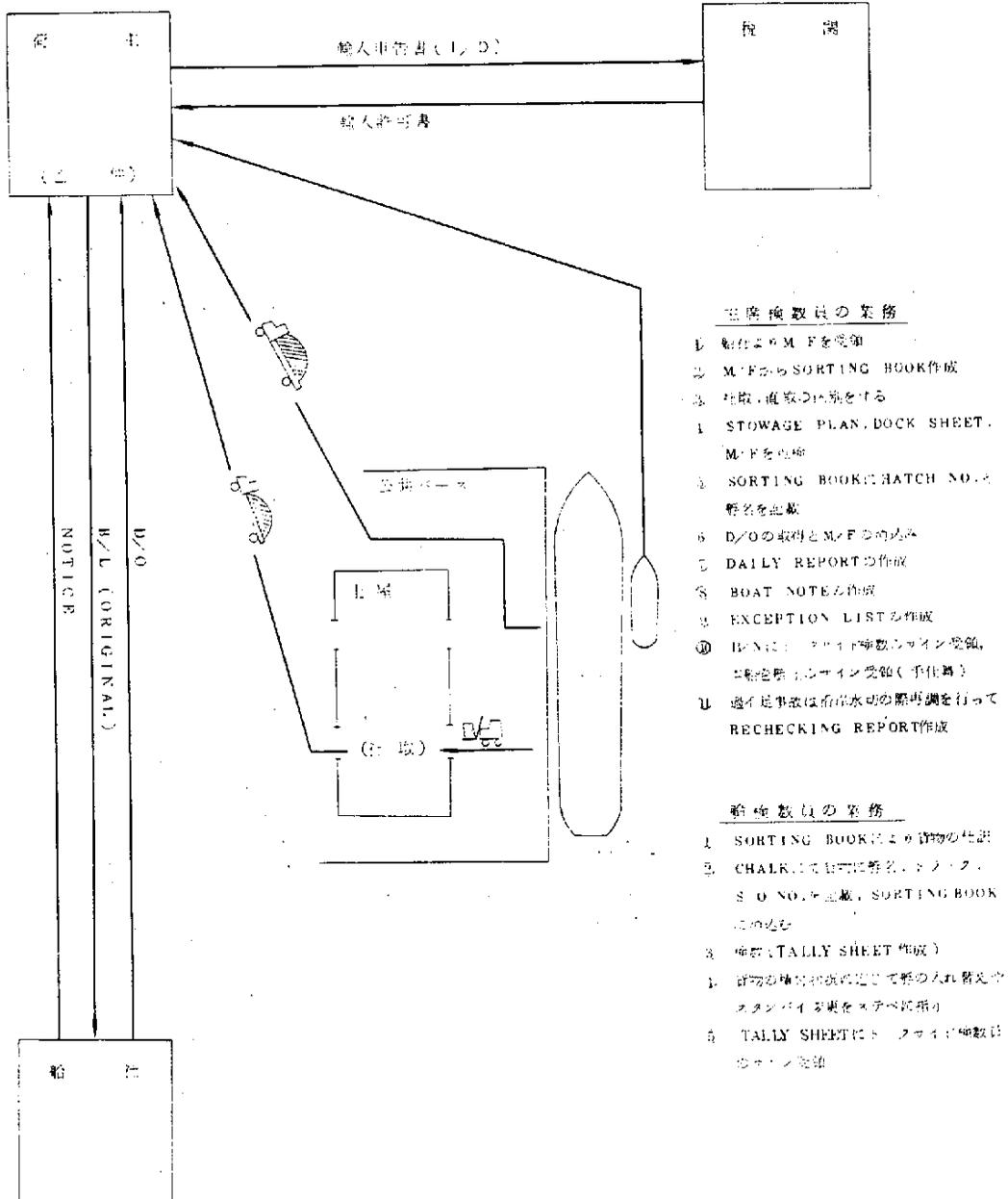
次務検査員の業務

- ① 積、船長、乙仲別記S/Oの整理
- ② 船積終了S/OとTALLY SHEETのCHECK
- ③ S/O毎にC/W/T、M/Tの換算、船積貨物全量の数値・トン数の算出をする。
- ④ 荷役進行表の作成
- ⑤ 過不足、ダメージ事故の処理
- ⑥ S/O、B/Lの対照表の作成
- ⑦ 各種REPORTの作成
- ⑧ LOADING CARGO LIST
- ⑨ EXCEPTION LIST (A/B)
- ⑩ CONTAINER LIST & PLAN
- ⑪ VANNING LIST
- ⑫ PALLETIZED CARGO LIST & PLAN
- ⑬ PRESLING LIST
- ⑭ DAILY WORKING REPORT
- ⑮ HEAVY CARGO LIST
- ⑯ VALUABLE CARGO LIST
- ⑰ DANGEROUS CARGO LIST
- ⑱ BLOCK STOWAGE PLAN
- ⑲ OPTIONAL CARGO LIST & PLAN
- ⑳ FROZEN CARGO LIST & PLAN
- ㉑ SHIFTING CARGO LIST

船積検査員の業務

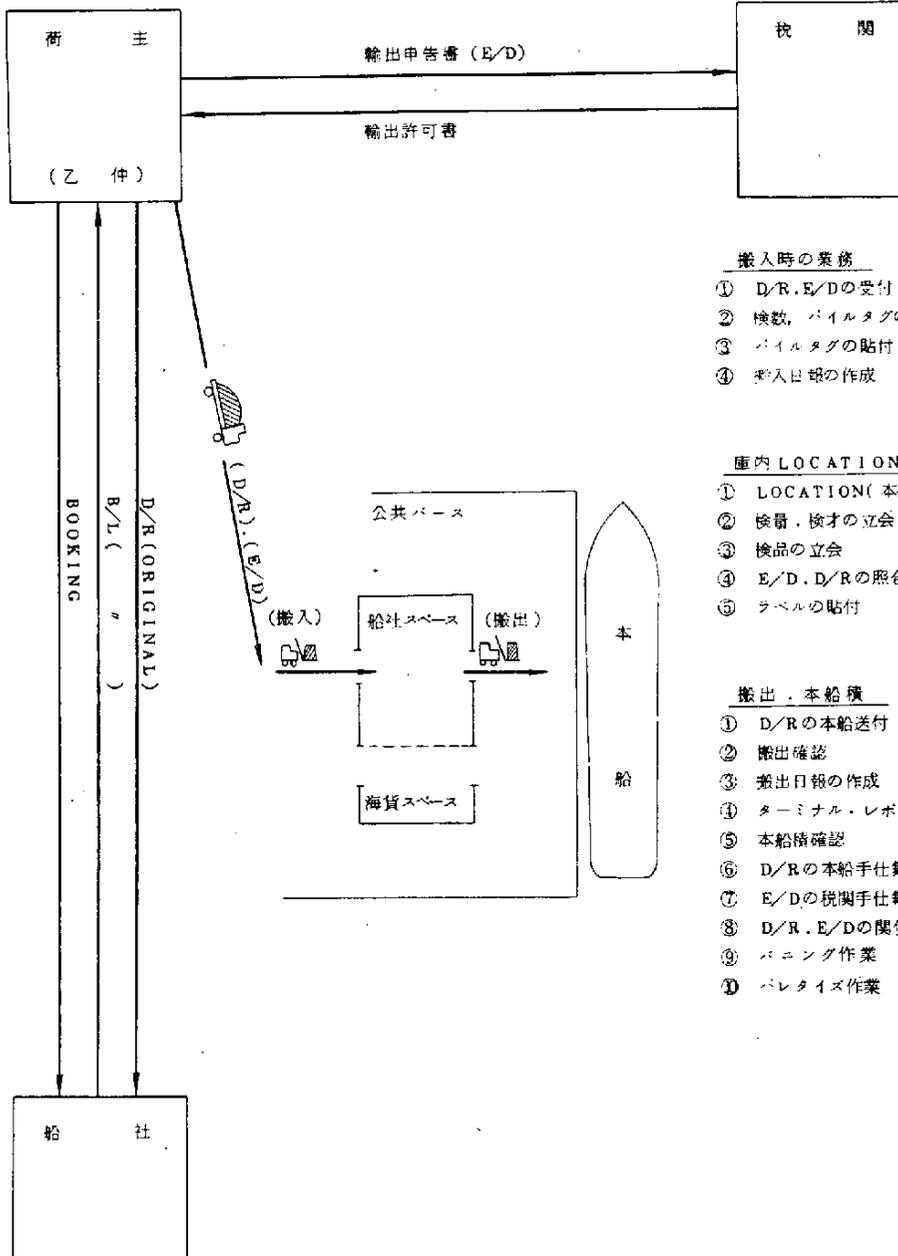
- ① S/Oと当該貨物の確認
- ② 積数(仕向先、MARK、LOT、NO.の確認)
- ③ 積付DECKの確認
- ④ ダメージCARGOのCHECK
- ⑤ S/OにRECEIVINGのサインとREMARK記載
- ⑥ TALLY SHEETの提出
- ⑦ LOCKER詰め立会
- ⑧ 危険品、積荷物の積付立会
- ⑨ PALLETIZE作業(S/O別仕訳、ラベル貼付)
- ⑩ PRESLING作業(ワイヤー、ロープの点検)
- ⑪ BLOCK STOWAGE(S/O別、LOT別仕訳、ラベル・ペンキ塗り、ネット張り等)と積付図
- ⑫ 荷役前後の積付変更確認

2. 在来船業務 (輸入)



3.

T R S 業 務 (輸 出)



搬入時の業務

- ① D/R、E/Dの受付
- ② 検数、パイルタグの作成
- ③ パイルタグの貼付
- ④ 搬入日報の作成

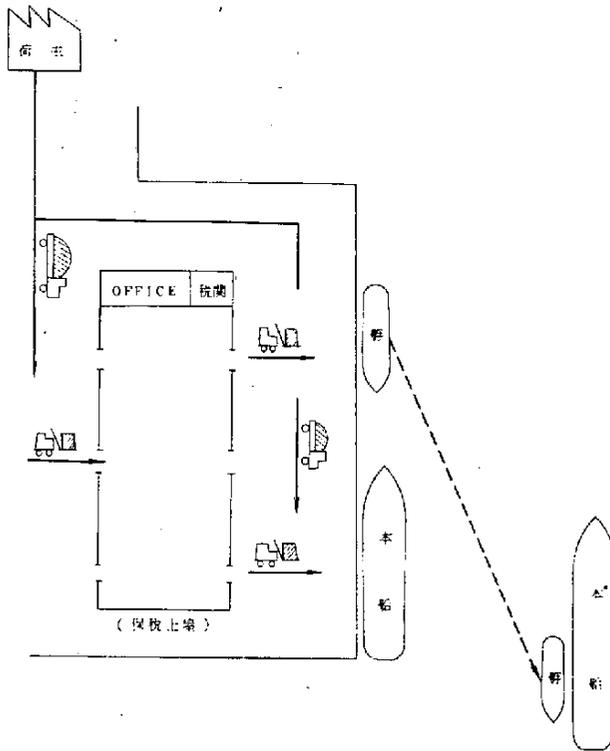
庫内 LOCATION

- ① LOCATION (本船別、仕向地別)
- ② 検量、検才の立会
- ③ 検品の立会
- ④ E/D、D/Rの照合
- ⑤ ラベルの貼付

搬出・本船積

- ① D/Rの本船送付
- ② 搬出確認
- ③ 搬出日報の作成
- ④ ターミナル・レポートの作成
- ⑤ 本船積確認
- ⑥ D/Rの本船手仕舞
- ⑦ E/Dの税関手仕舞
- ⑧ D/R、E/Dの関係先送付
- ⑨ パッキング作業
- ⑩ パレタイズ作業

4. 沿岸業務（輸出）



直積（軽、トラック）

- ① 貯積立会検査オーダーの受付
- ② 検査（タリシートの作成）
- ③ ライターフラン、返状作成
- ④ S/O(M/R)E/D受領
- ⑤ S/Oに署名記載
- ⑥ S/Oを本船に提出、積込HATCHの確認
- ⑦ 本船にて荷役検査
- ⑧ タリシート作成、受領サイン受領
- ⑨ M/Rに船積士サイン受領
- ⑩ 本船積報告書作成
- ⑪ M/R、E/Dを税関に提出、船積印を受領
- ⑫ M/R、E/D報告書、タリシート等を依頼先に提出

SHIPPING 業者エージェント

- ① S/O(M/R)E/Dの受付
- ② ニブロンでのLOCATIONを指示
- ③ 荷役検査（タリシート作成）
- ④ ダメージカーゴのCHECK
- ⑤ 返状（受取書）に貨物受領のサインをする
- ⑥ 沿岸荷役一覧表を作成する
- ⑦ S/O(M/R)E/Dを本船に提出
- ⑧ 本船検査員と貨物の受渡し（検査、タリシート）
- ⑨ 積荷終了するとM/Rに船積士サイン受領
- ⑩ 本船積報告書作成
- ⑪ M/R、E/Dを税関に提出、船積印を受領
- ⑫ 関係書類を依頼先に提出
- ★ 沿岸貨物について盗難防止、雨天の用意など管理も行う

ステベナッカー業務

(I) DOCUMENTATION

- ① DAILY REPORT作成
 - ② 各種荷役VOUCHERの作成
 - ③ CARGO LOADING LIST作成
 - ④ 各種証明書作成
- (例) 下請証明書
 港務局関係証明書
 税関提出の諸届
 ホークリフト使用証明
 使用費材証明

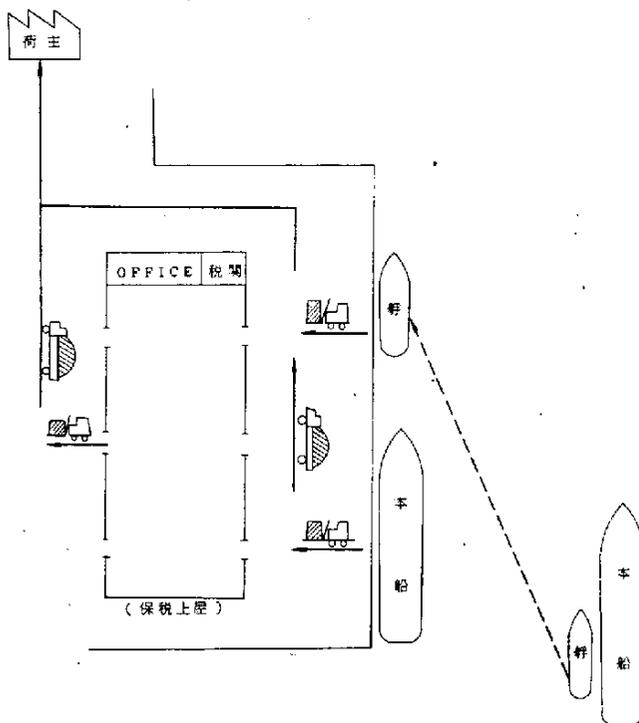
(II) FOREMAN 代行業務

- ① 貨物の追い出し
 - ② フロンツアイト貨物明細
 - ③ 積込済貨物明細
 - ④ 未着貨物明細
 - ⑤ タイムキーパー、(船積計算)
 - ⑥ 港務局関係連絡
 - ⑦ 船積し
 - ⑧ 積込数の計算
- } を作成

上屋業務

- ① 搬入貨物の受付（送料 S/O(M/R)E/D）
- ② 検査、ダメージチェック（タリシート作成）
- ③ 返状（受取書）に受領サイン
- ④ 本船、仕向先別に庫内 LOCATION
- ⑤ S/O別にラベル貼付
- ⑥ 入庫台帳記載
- ⑦ 本船に S/O(M/R)提出
- ⑧ 出庫検査（タリシート作成）エフロン内蔵
- ⑨ 本船検査員と受渡し（タリシート作成）
- ⑩ M/Rの回収、M/R、E/Dの対照
- ⑪ M/R、E/Dを税関提出、船積印を受領
- ⑫ 本船積報告書作成
- ⑬ 衛生（乙件）に関係書類送付
- ⑭ 出庫台帳記載

5. 沿 岸 業 務 (輸 入)



ステベチェッカー業務

(I) DOCUMENTATION

- ① DAILY REPORTの作成
- ② 各種荷役VOUCHERの作成
- ③ B/Nの作成
- ④ BARGE LISTの作成
- ⑤ 積積付明細の作成
- ⑥ 税関用B/N提出LISTの作成
- ⑦ 各種証明書作成
(注、輸出に同じ)

(II) FOREMAN 代行業務

- ① 船廻し
- ② タイムキーパー
- ③ 港務局関係連絡

真取(船・トラック)

- ① 荷主(乙仲)よりD/O、作業オーダーの入手
- ② D/Oを本船に提出し、HATCHの確認
- ③ 船廻し、トラックの手配(貨物の出具合により)
- ④ 船内にて貨物のSORTING
- ⑤ 検数(タリシート作成)
- ⑥ B/N作成 手仕舞
- ⑦ 淨取報告書作成
- ⑧ 船、トラックに並使用B/Nを托送する
- ⑨ B/Nを税関特派管理に提出
- ⑩ 上屋管理者と連絡、船水切日時を確認
- ⑪ 船水切立会(検数)
- ⑫ タリシートに関係員のサイン受領
- ⑬ 水切報告書作成
- ⑭ 荷主(乙仲)に関係書類を送付

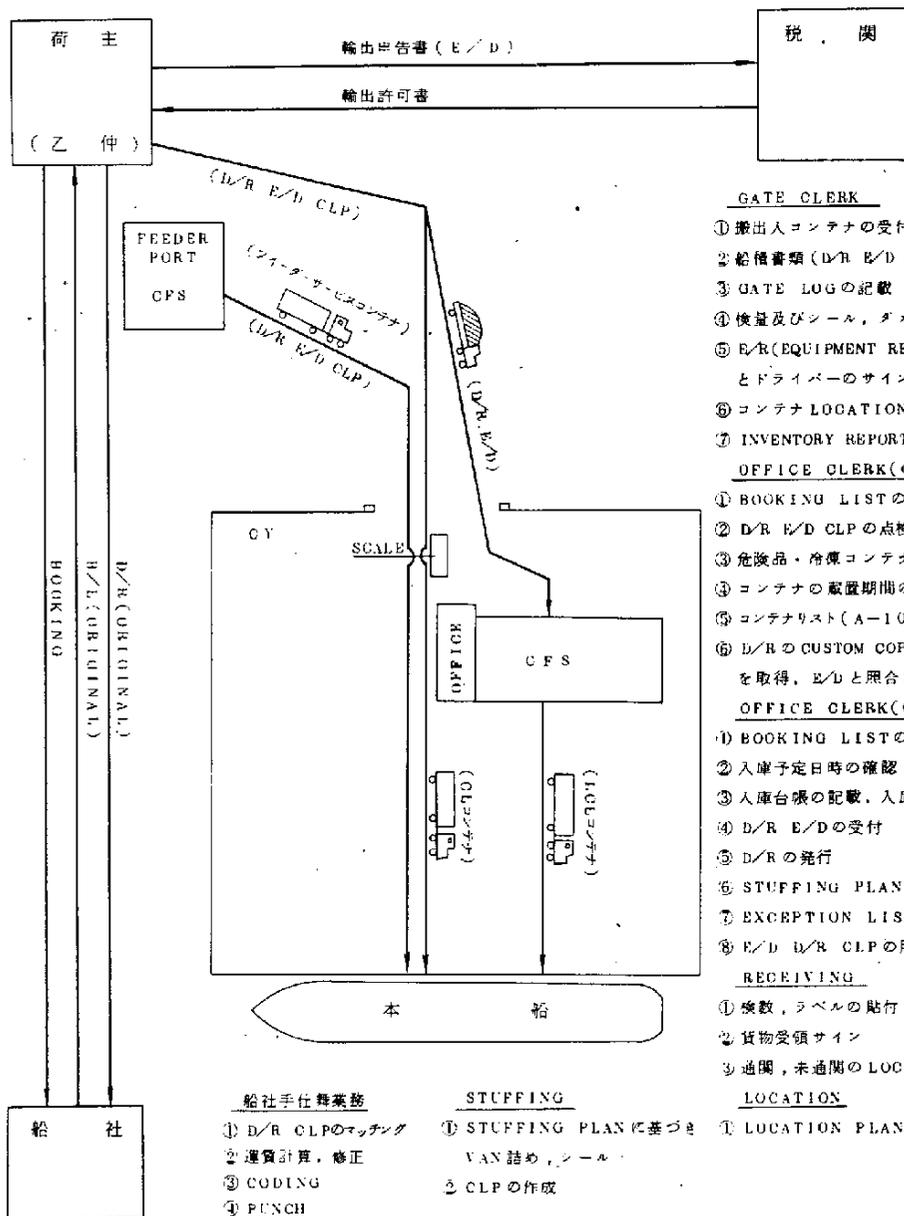
ランディング エージェント

- ① SORTING BOOKにもとづき貨物の仕訳
- ② 検数(タリシート作成)
- ③ B/N作成(通関用、手仕舞用)
- ④ 淨取報告書作成
- ⑤ B/Nを船に托送
- ⑥ 船水切立会(検数)
- ⑦ 渡揚報告書作成
- ⑧ 依頼先に関係書類提出

上屋業務

- ① 搬入貨物の検数
- ② DAMAGEのCHECK
- ③ 庫内LOCATIONの確認
- ④ B/L別に荷札の貼付
- ⑤ 輸入仕物目主記載台帳作成
- ⑥ 税関検査立会
- ⑦ 荷主の貨物内容点検立会
- ⑧ 税関検査貨物再取立会
- ⑨ 船渡し(D/Oの受付、I/Dの確認)
- ⑩ 検数(トラックサイン受領)
- ⑪ 出庫台帳記載

6. コンテナ業務 (輸出)



GATE CLERK

- ① 搬出入コンテナの受付
- ② 船積書類 (D/R E/D CLP) の受付点検
- ③ GATE LOGの記載
- ④ 検量及びシール、ダメージの点検
- ⑤ E/R (EQUIPMENT RECEIPT) の作成とドライバーのサイン取得
- ⑥ コンテナ LOCATION の指示
- ⑦ INVENTORY REPORT の作成

OFFICE CLERK (GY)

- ① BOOKING LIST の入手
- ② D/R E/D CLP の点検と D/R の発行
- ③ 危険品・冷凍コンテナの一覧表作成
- ④ コンテナの蔵置期間の点検
- ⑤ コンテナリスト (A-1000) 税関提出
- ⑥ D/R の CUSTOM COPY に船長サインを取得、E/D と照合し船積手仕舞をする

OFFICE CLERK (CFS)

- ① BOOKING LIST の入手
- ② 入庫予定日時の確認
- ③ 入庫台帳の記載、入庫Noの登録
- ④ D/R E/D の受付 D/R No の取得
- ⑤ D/R の発行
- ⑥ STUFFING PLAN の作成
- ⑦ EXCEPTION LIST の作成
- ⑧ E/D D/R CLP の照台と CY に送付

RECEIVING

- ① 検数、ラベルの貼付
- ② 貨物受領サイン
- ③ 通関、未通関の LOCATION 指示

LOCATION

- ① LOCATION PLAN の作成

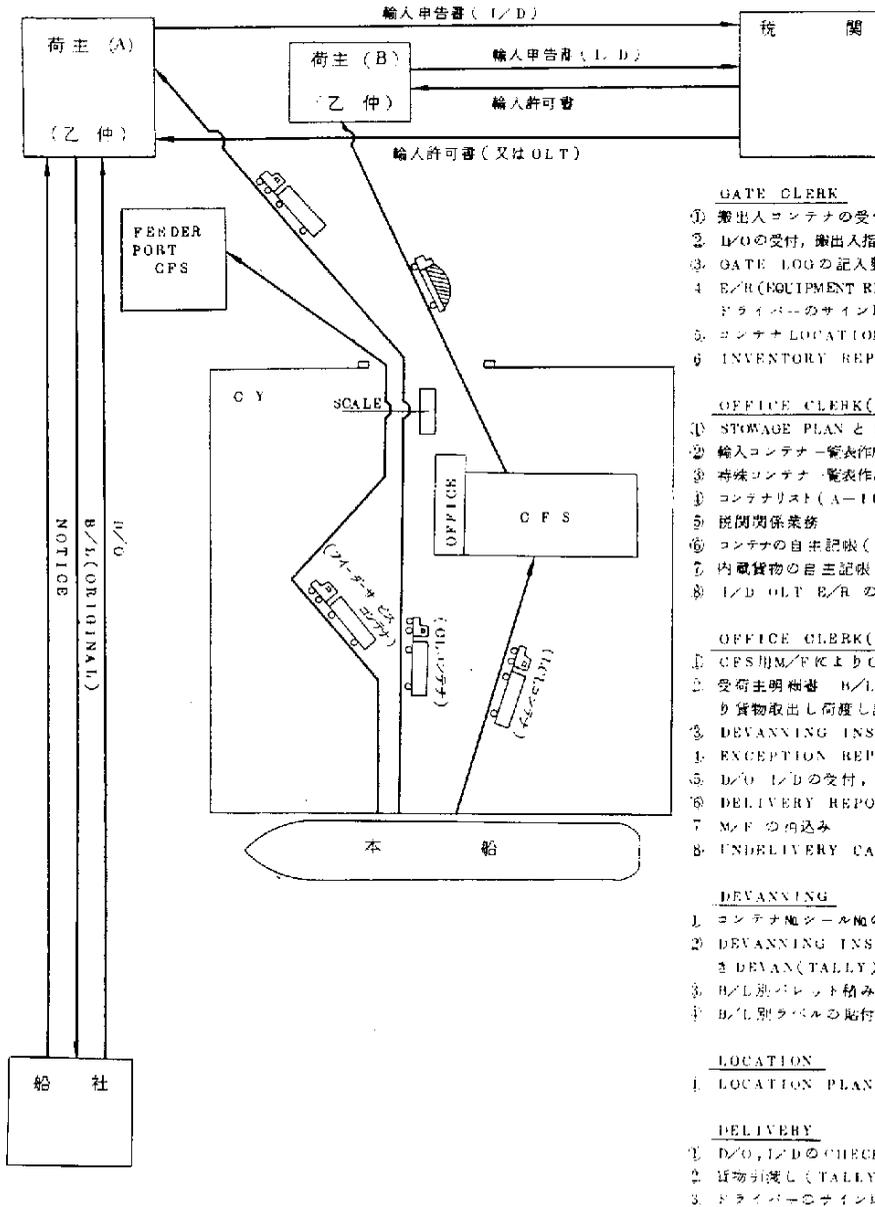
船社手仕舞業務

- ① D/R CLP のマッチング
- ② 運賃計算、修正
- ③ CODING
- ④ PUNCH
- ⑤ 船末機で伝送
- ⑥ B/L 作成
- ⑦ V/F
- ⑧ 外地発運手配

STUFFING

- ① STUFFING PLAN に基づき VAN 詰め、シール
- ② CLP の作成

7. コンテナ業務 (輸 入)



GATE CLERK

- ① 搬入コンテナの受付
- ② I/Oの受付, 搬出入指示書, OLT等の確認
- ③ GATE LOGの記入整理
- ④ E/R (EQUIPMENT RECEIPT) の作成とドライバーのサイン取得
- ⑤ コンテナ LOCATIONの指示
- ⑥ INVENTORY REPORTの作成

OFFICE CLERK (CY)

- ① STORAGE PLANとM/F CLPの点検
- ② 輸入コンテナ一覧表作成 } 関係者へ配付
- ③ 特殊コンテナ一覧表作成 }
- ④ コンテナリスト (A-1000) の作成
- ⑤ 税関関係業務
- ⑥ コンテナの自半記録 (コンテナリストを使用)
- ⑦ 内蔵貨物の自半記録 (M/Fを使用)
- ⑧ I/D OLT E/RのFILE

OFFICE CLERK (CFS)

- ① CFS用M/FよりCYエラー挿入
- ② 受荷主明細書 B/L COPY CLP等により貨物取出し荷渡し計画
- ③ DEVANING INSTRUCTION作成
- ④ EXCEPTION REPORTの作成
- ⑤ I/O I/Dの受付, 確認
- ⑥ DELIVERY REPORTの作成
- ⑦ M/Fの荷込み
- ⑧ UNDELIVERY CARGO LKT作成

DEVANING

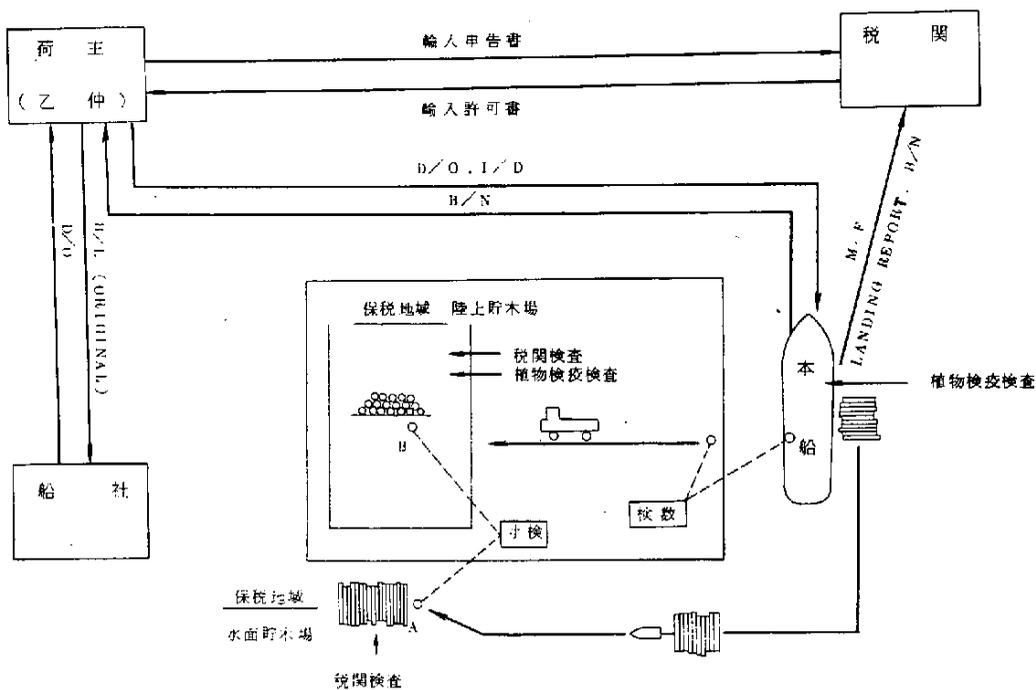
- ① コンテナ施シール施の確認
- ② DEVANING INSTRUCTIONに基づきDEVAN (TALLY)
- ③ B/L照対積み (SORTING)
- ④ B/L別ラベルの貼付

LOCATION

- ① LOCATION PLANの作成

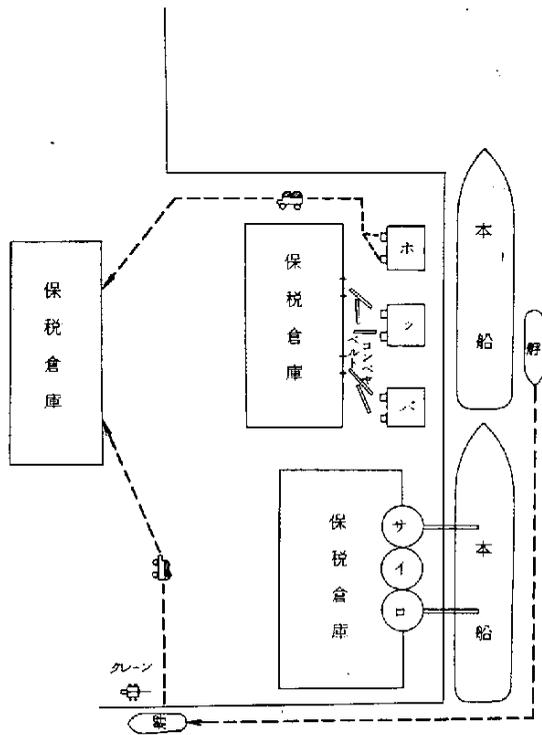
DELIVERY

- ① D/O, I/DのCHECK
- ② 貨物引渡し (TALLY)
- ③ ドライバーのサイン取得



寸 検 業 務

- ① 寸検作業の準備を行なう＝計量器具の点検
- ② 寸検作業実施
 - A. 規格にもとづき一本一本の材について検知を行う。
 - 規格 ㊶ 新農林方式 (未口径, 材長検知)
 - ㊷ 大蔵省通関検査方式 (未口, 宧口の両径, 材長検知)
 - ㊸ ノートル平石方式 (未口径, 材長検知)
 - B. 検知に際して審判整理上, 不番号を入れる (プレートを打ち付ける)
 - C. 樹種の判別を行う。
 - D. 等級の判別を行う (利用先からの指示基準に従う)
- ③ 野帳の作成 (木番号に従い, 樹種, 等級別に整理する)
- ④ 寸検作業の形態 = 寸検実施場所および方法については次のものがある。
 - A. 水中寸検 ㊶ 平筏寸検 ㊷ 流し寸検 ㊸ 結束筏寸検
 - B. 陸上寸検 ㊹ 土場寸検 ㊺ 本船平行寸検 ㊻ 水切寸検
 - ㊼ トラック寸検
- ⑤ 検査明細書 (樹種, 等級別) の作成, 各々の検査方式にもとづき材積計算を行う。
手作業あるいは電算機を使用
- ⑥ 主任検査人が検査明細書を点検, 捺印の上関係先へ配付する。



サイロ場の場合

- ① サイロ会社備え付けのカウンターゲージ、1.5t～3.0t)の回転数により数量算出
- ② 本船業務については前記と同じ

船取り(倉庫形式)

<本船業務>

- ① 本船一等航海士との荷役打合せおよびD/Oの提出
- ② 貨物水切先別による船操作の指示・監督
- ③ 船の積込数の指示と確認
- ④ 税関用と倉庫業者宛の送り状(含ガートノート)の発行
- ⑤ 荷役終了後の報告書類の作成

<沿岸業務> (送り状を税関時承官裏に提出する)

- ① 貨物水切の袋詰トラック積個数の換数と送り状の発行
- ② 送り状個数による倉庫業者との受渡
- ③ 倉入れ個数の確認(併付個数の確認)
- ④ 荷役協定書の作成および報告書の作成と提出

食糧庁関係業務(官直)

<入港前業務>

- ① 輸入函社と荷役日程等の打合せ
- ② 船社(含代理店)へ入港動向についての連絡
- ③ 食糧庁担当官との打合せおよび関係書類提出
 - (イ) 入港報告書
 - (ロ) 検査請求書
- ④ 厚生省動物植物検疫所へくじよう実施計画書提出
- ⑤ 関係各業者へ荷役予定通知と沿岸荷扱日程の打合せ
- ⑥ 関係業者を招集しての商榷本会議

<本船入港時業務>

- ① 本船、船長および一等航海士と荷役予定打合せ
- ② 貨物の動物検疫所に商社との立合
- ③ 荷役についての関係業者に細部指示
- ④ D/Oの提出

<本船業務>

- ① 食糧庁担当官へ荷役開始までの関係事項報告
- ② 荷役開始後2時間毎(10時、12時、15時、17時および荷役終了時)のTime Reportの作成発行
- ③ 荷役進行および形態等の変更に対する指示・監督
- ④ 15時以降、翌日の荷役計画の検討会議(関係者参集)
- ⑤ 荷役終了後の作成書類

(イ) Daily Report	} 毎日作成
(ロ) Cargo Boat Note(通用用)	
(ハ) Used Lighter List	
(ニ) Final Boat Note	
(ホ) Final Lighter List	

- ⑥ 食糧庁担当官へ関係事項の報告

<沿岸業務>

- ① 袋詰貨物のトラック積の場合
 - (イ) ホッパー口でのトラック積換数と送り状の発行
 - (ロ) 各保税倉庫戸前で送り状個数による倉庫業者との受渡
 - (ハ) 終了後倉入れ個数の再確認(併付個数の調査)
 - (ニ) 荷役協定書の作成および報告書作成提出
- ② コンベヤーベルトによる受渡の場合
 - (イ) 倉庫業者と方陣による換数
 - (ロ) 倉入れ個数の確認(併付個数の調査)
 - (ハ) 荷役協定書の作成および報告書の作成提出

<出港後業務>

- ① 各倉庫入れ数量の食糧庁検収官の検査の立合
- ② 食糧庁へ終了報告書作成・提出
 - (イ) 本船荷役、沿岸荷扱明細書一覧表の提出
 - (ロ) 提出する終了報告書の構成(タイプシートにする)
 - a. 荷役終了報告書
 - b. 船内荷役明細書
 - c. 沿岸荷役明細書
 - d. 保管明細表
 - e. くじ蒸明細表
 - f. 船内荷扱明細表
 - g. 船指一ター
 - h. 卸買経費用計算書
- ③ 上記、提出書類の決着をとり商社経由食糧庁へ送付する

① 本業務は船積契約、条件によって夫々（荷主、メーカー、バイヤー）の責任が異なるため契約に則応する種別（船積）が要求される。

イ) F.I.O (FREE IN OUT)

積、揚地とも用船者（荷主）が作業に係る全ての責任と費用を負担する。

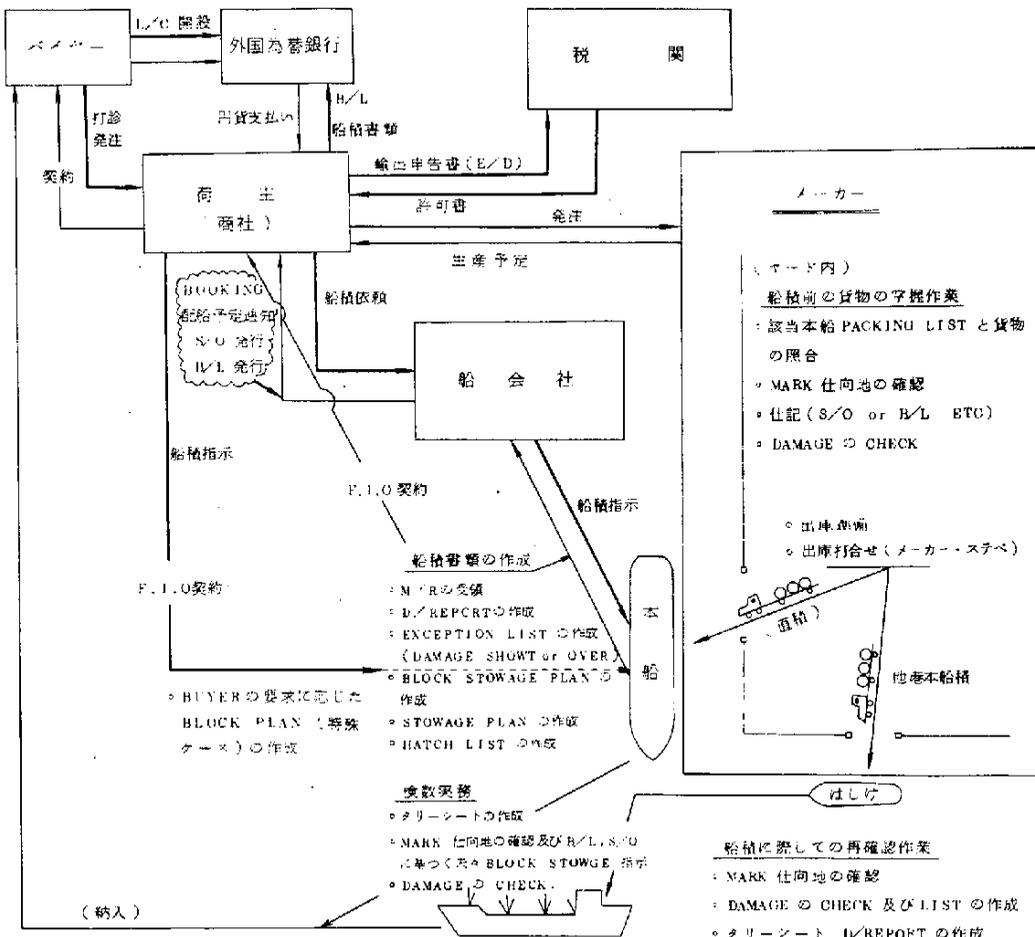
ロ) F.I (FREE IN)

積地作業に係る全ての責任と費用を用船者（荷主）が負担する。

揚地に於ける作業は船社扱となる。

ハ) B.T (BERTH TERM)

積、揚地とも船積所有者（OWNER）が作業（任意で定めた期間内積場）の全ての責任と費用を負担。



3 社団法人 日本海事検定協会

3.1 システムの概要

検定情報システムは、輸出・入貨物の検量情報を、迅速・正確に委嘱者（船社・荷主・海貨・港運業者等）に伝える事を基本に作られたシステムである。このシステムは次の4つのサブシステムによって、運用されている。



(サブシステムは、それぞれが独立したシステムとして動いているが、関連ある情報は適時交換され、必要データを取り合う形で処理される。)

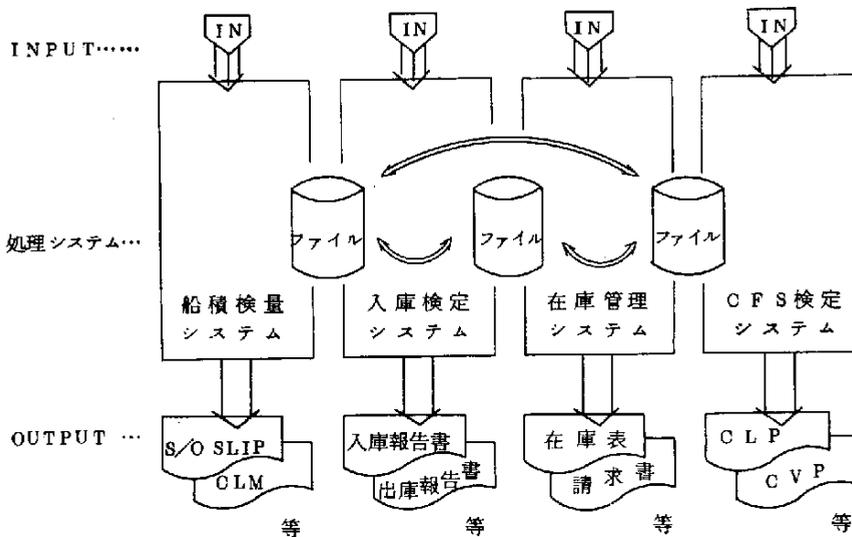


図 Ⅲ - 15 システム概念図

3.2 各サブシステムの概要

3.2.1 一貫検定システム(入庫検定システム)

(a) 処理フロー

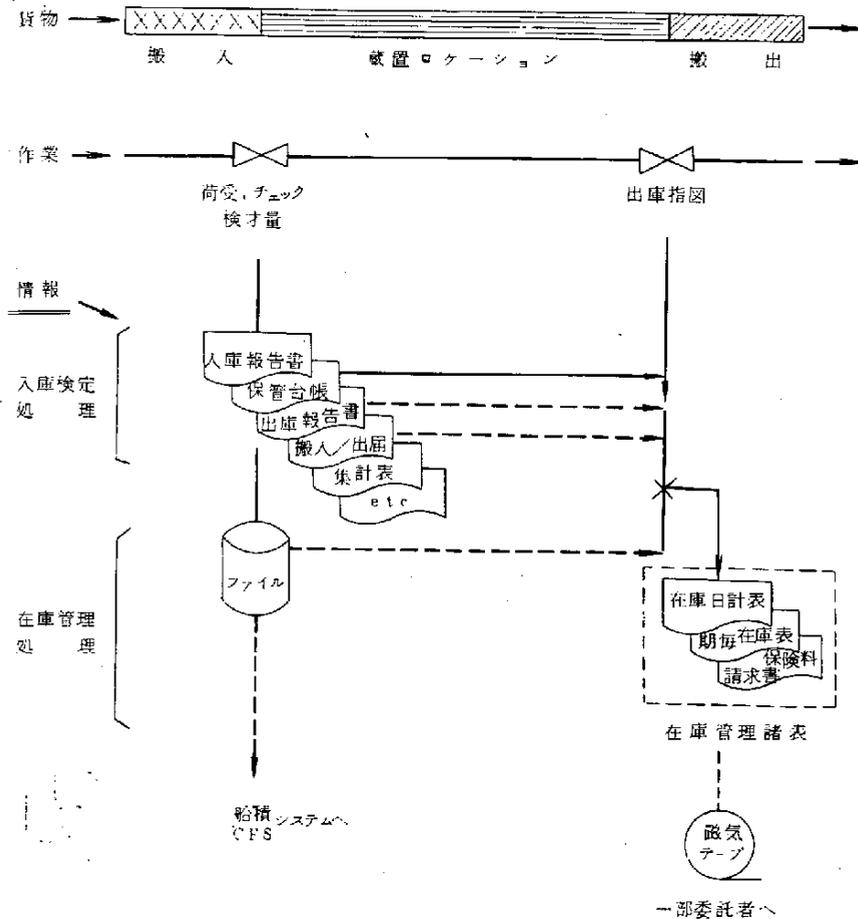


図 III - 16 一貫検定システムのフロー

(b) 処理概要

貨物の搬入から搬出までを、一貫して管理するシステムである。個々の利用者との契約により、上屋・倉庫等へ検量員を常駐させ、貨物の搬入時に荷受け・貨物チェック・検才量を行ない、蔵置指定のあと、その貨物のデータを基に、入庫報告等の一連の書類を作成する。

本船指定後、貨物の荷ぞろいを確認、船積書類と入庫時のデータとの照合、訂正、追加

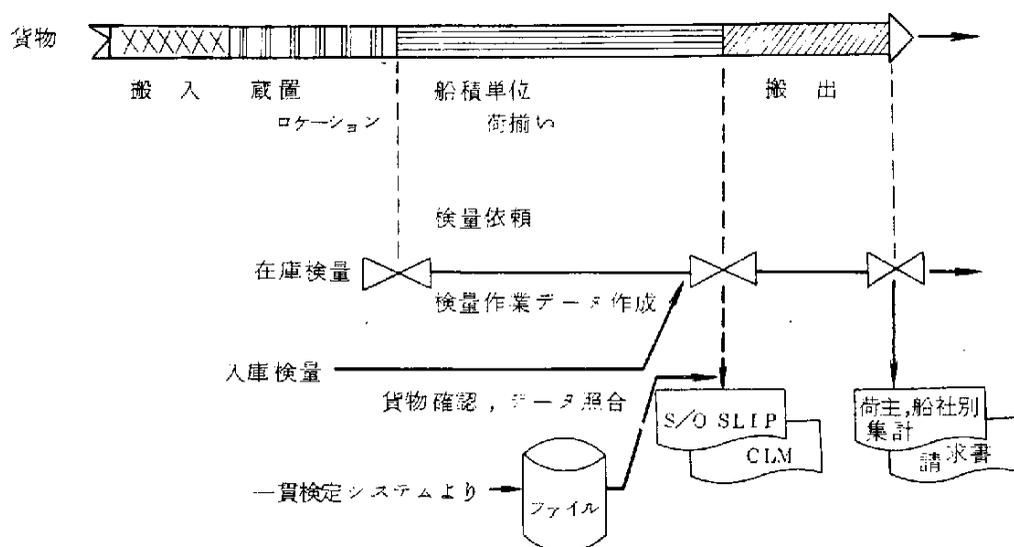
を行なって、船積検量システムへ渡し、S/O memo (ship), CLMを発行する。

出庫指図に基づいて、出庫処理を確認、データを作成入力する。必要に応じ、入庫/出庫/在庫の集計を、日/週/旬/月/期/年の単位で作成する。

出庫処理されたデータを基に、各種請求書・統計表等を作成する。一部委嘱者とは、磁気テープにより、その委嘱者のデータを送り、先方の電算機で統計・請求などの処理を行っている。このシステムは、委嘱者との契約により、一貫して行なう場合、入庫の管理のみの場合等、サービス範囲はまちまちである。

3.2.2 船積検量システム

(a) 処理フロー



図Ⅲ-17 船積検量システムの処理フロー

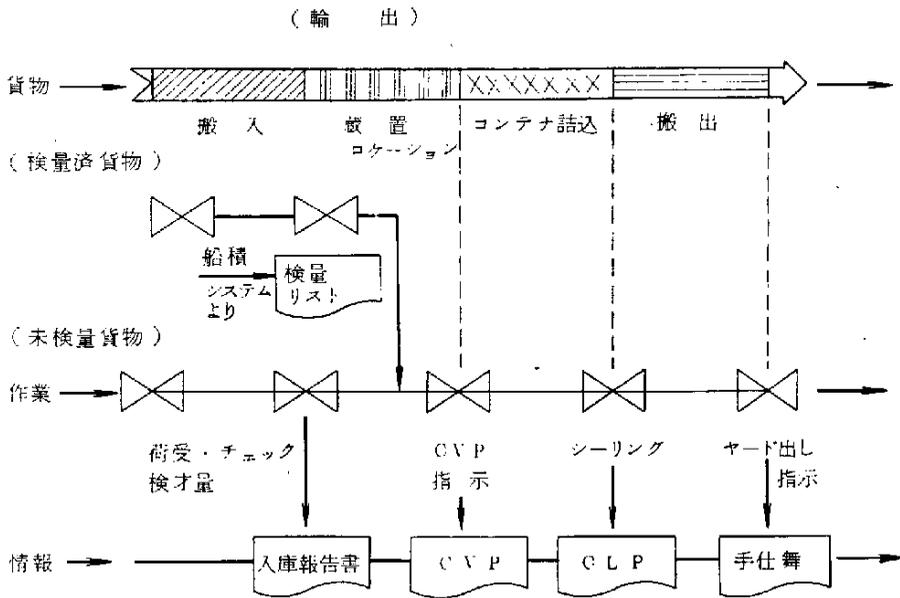
(b) 処理概要

委嘱者(海貨・倉庫)より船積貨物の荷ぞろいにより、検量依頼を受ける。検量員を指定された上屋・倉庫に派遣し、貨物のチェック、検才量を行なう。この検才量は検量規定に基づき、各同盟のルールに合致した測定を行なう。(前述の、入庫時の検才量の場合も同じである。)検量データを基にS/O memo (ship), CLMを発行する。一貫検定(倉庫・上屋)を行なっている貨物については、前述のようにデータを、このシステムに移す。

一部、CFS送りのものについては、CFSシステムへ転送する。本船出港後、船社別、荷主別の集計、及び諸請求書を発行する。

3.2.3 CFS一貫検定システム

(a) 処理フロー



(輸 入)

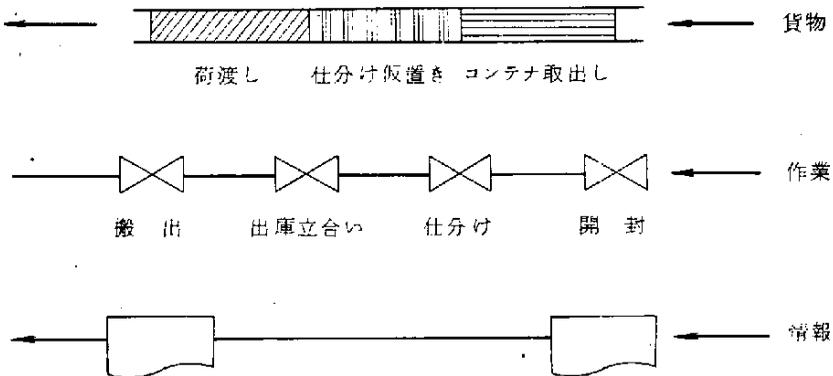


図 III-16 A CFS一貫検定システムの処理フロー

(b) 処理概要

依頼者（CFS管理者）との契約により行なう。

基本的なものは倉庫上屋のシステムの実行を行ない、CFSに必要な処理を加えたものである。

処理概要のうち、独自のものをのべる。

処理は、検量済、未検量とで若干違いますが、検量済貨物はすでに船積システムにデータが入力されているので、その情報を入庫前にCFSへ流す。従って、未検量フローの、検才量は不要となる。未検量貨物は、倉庫・上屋システム同様、チェック、検才量を行なう。貨物LOTの把握と、スタッフィングのために、書類を作成する。（CVP）

VAN詰作業の立会いを行ない、コンテナの情報を作成し、CLPを作成する。必要な手仕舞作業を行なう。

統計・請求等は、倉庫・上屋システムにコンテナ単位のものを実行する。

3.2.4 輸入検量システム

(a) 処理フロー

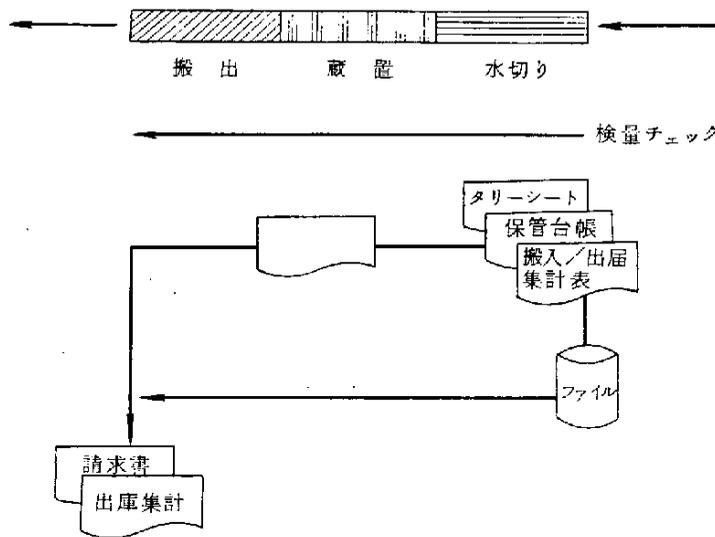


図 III - 18B 輸入検量システムの処理フロー

(b) 処理概要

一貫検定の場合と同じく、依頼者との契約により、上屋・倉庫に検量員を常駐させ、サービスを行なう。

本船入港時にマニフェストにより、搬入予定貨物のデータを作成システムに入力する。

貨物搬入時に荷受・貨物チェック・検才量・蔵置指定等を行ない、確認データにより保管台帳・報告等を作成する。

出庫指図書により搬出確認を行ない、搬出データを作成入力する。必要に応じ、搬入／搬出／在庫の集計表、請求書を、日／週／旬／月／年の単位で作成する。

貨物によっては、重量証明書（CW）を発行する。

325 サービスする書類のデータエレメント

表Ⅲ-19 サービスする書類のデータ・エレメント表

項目名	書類名	保管台帳／ 入庫報告書	搬入／ 搬出届	SO MEMO SLIP CLM	CVP/ CLP
SHIPPERS NAME		○	○	○	○
CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS					○
FORWARDING AGENT'S NAME		○	○	○	
荷送人（サプライヤー）		○			
CUSTOMS E/D NO.		○			○
BILL OF LADING NO					○
DOCK RECEIPT NO					○
入 庫 番 号		○	○		
ESTIMATED ARRIVAL DATE			○		
搬 出 予 定 日			○		
搬 入 年 月 日		○	○		
搬 出 年 月 日		○	○		
作業月日（倉庫内）		○			
FROM/PLACE OF RECEIPT					○
PORT OF LOADING			○	○	○
バ - ス			○		
PORT OF DISCHARGE		○	○	○	○
FOR TRANSHIPMENT TO/PLACE OF DELIVERY				○	○
OCEAN VESSEL		○	○	○	○

項目名	書類名	保管台帳/ 入庫報告書	搬入/ 搬出届	SO MEMO	CVP
				SLIP	CLM	CLP
VOY NO					○
COMMODITY		○	○	○	○
貨物の種類(輸入・輸出・外国・内国)搬出時			○		
貨物の種類(輸入・輸出・外国・内国)搬入時			○		
CONTAINER NO					○
TYPE OF CONTAINER					○
CONTAINER TARE WEIGHT					○
CONTAINER GROSS WEIGHT					○
PLACE OF VANNING					○
SEAL NO					○
CONTAINER PACKED BY					○
A. D. H. O. D.					○
入庫時マ - ク		○	○		
SHIPPING MARK (送り面)				○	○
CASE NO.		○	○	○	○
NO. OF P'KG		○	○	○	○
残 個 数		○	○		
KIND OF P'KG		○	○	○	○
DIMENSION		○		○	
GROSS WEIGHT PER P'KG		○		○	
TOTAL GROSS WT.		○		○	○
GRAND TOTAL OF GROSS WEIGHT		○		○	○
NET WEIGHT PER P'KG		○		○	
TOTAL NET		○		○	
NEW SEAL NO					○

項目名	書類名 保管台帳/ 入庫報告書	搬入/ 搬出届	SO MEMO SLIP CLM	CVP/ CLP
GRAND TOTAL NET WEIGHT	○		○	
MMENT PER P' KG	○		○	
TOTAL MMENT	○		○	○
GRAND TOTAL OF M' MENT	○		○	○
NET MMENT PER P' KG	○		○	
TOTAL NET M' MENT	○		○	
GRAND TOTAL M' MENT	○		○	
容積 屯 数 (搬入時)		○		
重量 屯 数 (搬入時)		○		
残 屯 数	○	○		
搬入 屯 数	○	○		
NAME OF WAREHOUSE		○		
REEFER TEMPERATURE				○
荷 役 料	○			
雇 用 調 整 負 担 金	○			
使 用 料 (保 管 料)	○	○		
作 業 (倉 庫 内)	○			
摘 要		○		
重 量 の 単 位	○		○	○
才 積 の 単 位	○		○	○
DATE OF VANNING				○
検 量 場 所			○	
検 量 年 月 日			○	
TOTAL NO OF P' KG	○	○	○	○
REASON FOR BREAKI- NG SEAL				○

33 総合貿易情報システム化構想と協会のシステムの考え方

(1) 構想について

賛成であり参加する意向がある。

第2, 第3システムの中のサブシステムとして検定システムを位置ずけて考えている。サブシステムとして十分な役割をはたせるよう対応していきたい。

(2) コーディングの問題

統一コードが採用されることが望ましい。

すでに一部を自社内で実施しているが変更にも応えられる。

実施しているコードは

- * 荷主, 港 — 海運統一コード
- * 品名の一部, 本船, 場所/倉庫, 貨物の包装 — 自社コード
- * 海貨(通関業) — 税関コード

(3) フォーマットの問題

貿易書類の標準化, 統一化, データ伝送, 磁気テープ等のフォーマットの統一にも応えられる。

書類の統一では当会発行の証明書式の変更も応じられる。

フォーマットの統一化はEDP処理に大きな効果を期待できる。

(4) データ・ベースの問題

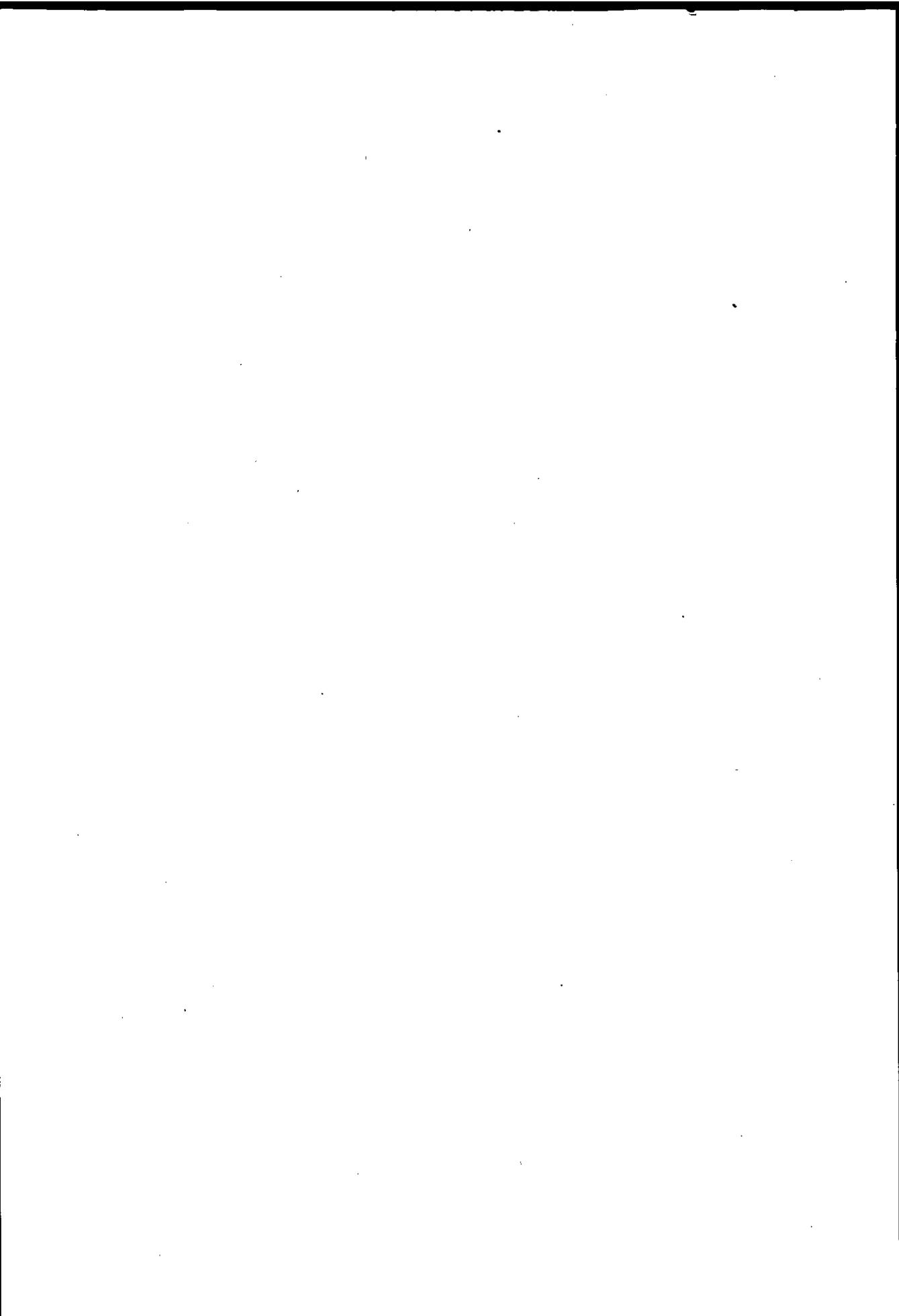
構想にある各サブシステム間の情報交換に必要なデータ・ベースも対応し受け入れられると考えている。

サブシステムとして要請あればデータ・ベースの提供の用意あり。

(5) 貿易情報のキーの問題

貿易書類の情報と貨物情報は時間的, 場所的に発生がずれるがこれは現在のシステムでもネットワークとなっている。

検定システムでは独自のキーを設立して処理しているが総合貿易情報の中で統一したキーが設立されることが望ましい。



IV. 海外における貿易情報システム化 の動向調査

1. SOFIA (System d'Ordinateurs Pour Le
Fret International Aerien) 182
2. GARONOR (Gare Routiere Nord de Paris) 190
3. L P A (London Port Authrity)のコンピュ
ータ・システム 192
4. ハンブルグ港における RAPID 206

1981

1981

1981

1981

1981

Ⅳ 海外における貿易情報システム化の動向調査

まえがき

海外における貿易情報システムの動向を調査するため、当委員会では昨年度に引き続いて水野幸男専門委員会委員長を団長とする調査団（下記）を派遣した。同調査団は昭和48年10月15日からスイスのジュネーブで行なわれたECE（国連欧州経済委員会）のADPとコーディングに関する専門家会議に参加した後、仏、英、西独の各国を訪問し、各国の専門機関と討議を行なった。

以下はその時に得た資料および討議内容を整理したものである。

調査団構成

団長	水野幸男	COTIS専門委員長・日本電気㈱
	高見玄一郎	COTIS委員・港湾経済研究所
	竹内清一	COTIS専門委員・情報処理振興事業協会
	山川浩二	当財団
	飯田次男	当財団

調査先

Ministre de L'economie et des Finance (SOFIA Project)	パ　リ
GARONOR(Gare Routiere Nord de Paris (パリ地域のインランド・デポ)	パ　リ
Port of London Authority (CODE System)	ロンドン
Port of Hamburg Authority (RAPID System)	ハンブルグ

1 SOFIA (System d'Ordinateurs Pour Le Fret International Aerien)

日 時 1973年10月19日
場 所 Minestere De L' Economie et Des Finance
面 接 者 Henri Des Courtils (Administrateur)

SOFIAシステムはパリの三空港を通過する航空貨物の追跡、処理および通関業務をリアルタイムで行なうシステムである。

調査団は昨年度(昭和47年度)に引き続いてMinestere De L' Economie et Des Finance を訪問し、SOFIAシステムの最近の状況について調査した。

1.1 SOFIA の概要

(1) SOFIAの最近の状況

現在、SOFIAシステムの開発は次の3グループによって進められている。

第1グループはSOFIAのハードウェアのグループで今年の春第一号機を設置した。システムはCII(フランスのコンピュータ会社)のモデルIRIS80で、メモリ容量は512Kバイトであり順調に進んでいる。

第2グループはCSI(Computer Science Institute)でLACESの開発経験を生かしてシステム全体の技術的な取りまとめを行なっている。

第3グループはSEMA, SESAであり、いずれもソフトウェアの開発を担当しているソフトウェア会社(私企業)である。

第1から第3グループの役割りは次のようになっている。

ハードウェア	CII	
ソフトウェア	CSI	→ { SEMA SESA

(スペックの決定) (プログラム作成)

開発作業担当人員は現在80名であり、順次増強して150名位にする予定である。その構成はプロジェクトコントロール部門に約40名、プログラマに110名の予定である。150名の中にはテストデータの作成等も含んでいる。

(2) プロジェクトの進行状況について

プロジェクトは現在約6か月位遅れている。この遅れの原因は航空会社、代理店等の要求に関する仕様が固まらないことが最大の原因となっている。SOFIAのように多業種複数企業にまたがるシステムでは仕様を決めることがなかなかむずかしいとのことである。

現在の大まかなスケジュールは次の通りである。

- 1973年末までにアプリケーション・プログラムの仕様を完成する。

- ・アプリケーション・プログラムの開発作業は1974年の10月に完成し、並行してOSも同じ時期に完成する。
- ・OS, アプリケーション, ハードウェアの結合テストは1975年4月完成の予定である。
OSは汎用のOSではなく、このSOFIAの専用OSである。専用OSにした主な理由はSOFIAはデュアル・プロセッサであり、リアルタイム・オリエンテッドなシステムであるからである。

12 SOFIAの機能

(1) 機能概要

SOFIAはバリ地域の3空港を対象にした航空貨物の追跡、処理および通関業務を行なうオンライン・リアルタイムシステムである。

SOFIAは航空会社、集荷業者(代理店)、税関および申告者の要求に答えるべく機能仕様が決定されている。

本システムはオペレータの操作によりリアルタイムで貨物の流れにそって下記の処理を行なう。

- 順次行なわれる各操作間の情報の連絡
- 書類と商品の対応づけ
- 必要があれば集荷、コンテナ梱包、搭載便、会社間、または会社と集荷業者間、または集荷業者間の貨物移動、配送による各種分類表の編成
- 状況に応じた貨物の管理
- 税額の算定
- 会計処理
- 選択基準に従い検査すべき貨物の選定
- 関係書類(表、報告書、異常状況報告)の作成

本システムに包含される機能を業務別に分類すると次のようになる。

- 輸 入
- 内部移動
- 輸 出
- トランジット
- 貨物処理
- 各種報告書類の作成

便宜上本システムの実現段階に於ては、貨物処理機能と税関機能は明確に分離しているが、業務上両機能は輸出および輸入業務の一環として行なわれている。

(2) 輸 入 業 務

- ① LTA, LTMまたはLTDの入力

- ② 貨物取卸入力
 - ③ コンテナ内に複数個の貨物がある場合の入力
 - ④ 付随書類の入力
 - ⑤ 輸入申告書の入力
 - ⑥ 三重一致状態（受取予定の梱包数、受取済の梱包数累計、申告された梱包数が一致すること）の確認と申告
 - ⑦ 税関手続および会計処理
 - a 記録の提出および検査経路の変更
 - b 引取費用の割当て
 - c 検査結果の出力、決算方法の表示
 - d 支払
 - e 公式保管（到着後一定期間に引取られずあるいは申告が行なわれない貨物を公式保管と呼ばれる状態に移す。）
 - f 非携帯手荷物の通関
 - g 申告の変更
 - h 申告に対する質問
 - i 他の会計処理
 - ⑧ 引渡し
 - ⑨ 再送付（トランジットまたは輸出への振り替え）
 - ⑩ E C O R対照表（データ入力のためのコーディング用紙）
- (2) 内部移動
- ① 個別貨物の内部移動
 - ② 一括貨物の内部移動
 - ③ 受入れ手続
 - ④ インクワリアリー
 - ⑤ 貨物状態
 - ⑥ 各種報告書の作成
- (3) 輸 出
- ① 航空会社の輸出手続
 - a 予備情報入力
 - b L T A入力
 - c 積荷貨物入力
 - d 税関処理
 - e コンテナへの梱包処理
 - f 積載処理

② 集荷業者の輸出手続

- a LTD入力
- b 輸出申告入力
- c 税関手続
- d コンテナへの梱包処理
- e 集荷手続

(4) トランジット

トランジットの手続は輸入および輸出の手続と類似の機能を有する。手続の概略は次の通りである。

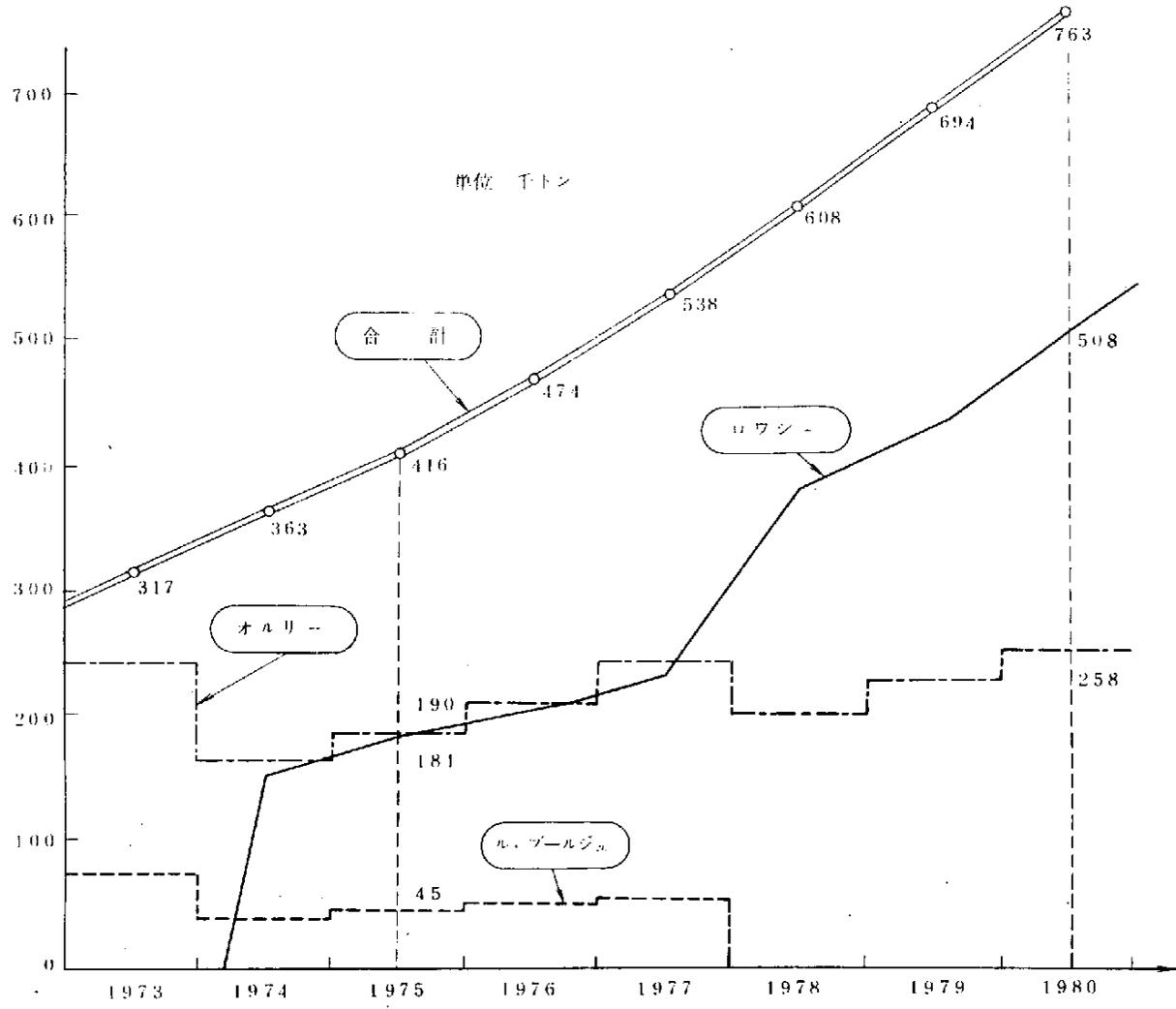
- ① トランジット予備情報入力
- ② トランジットLTA入力
- ③ トランジット貨物入力
- ④ 付随情報入力

(5) 貨物管理の諸機能

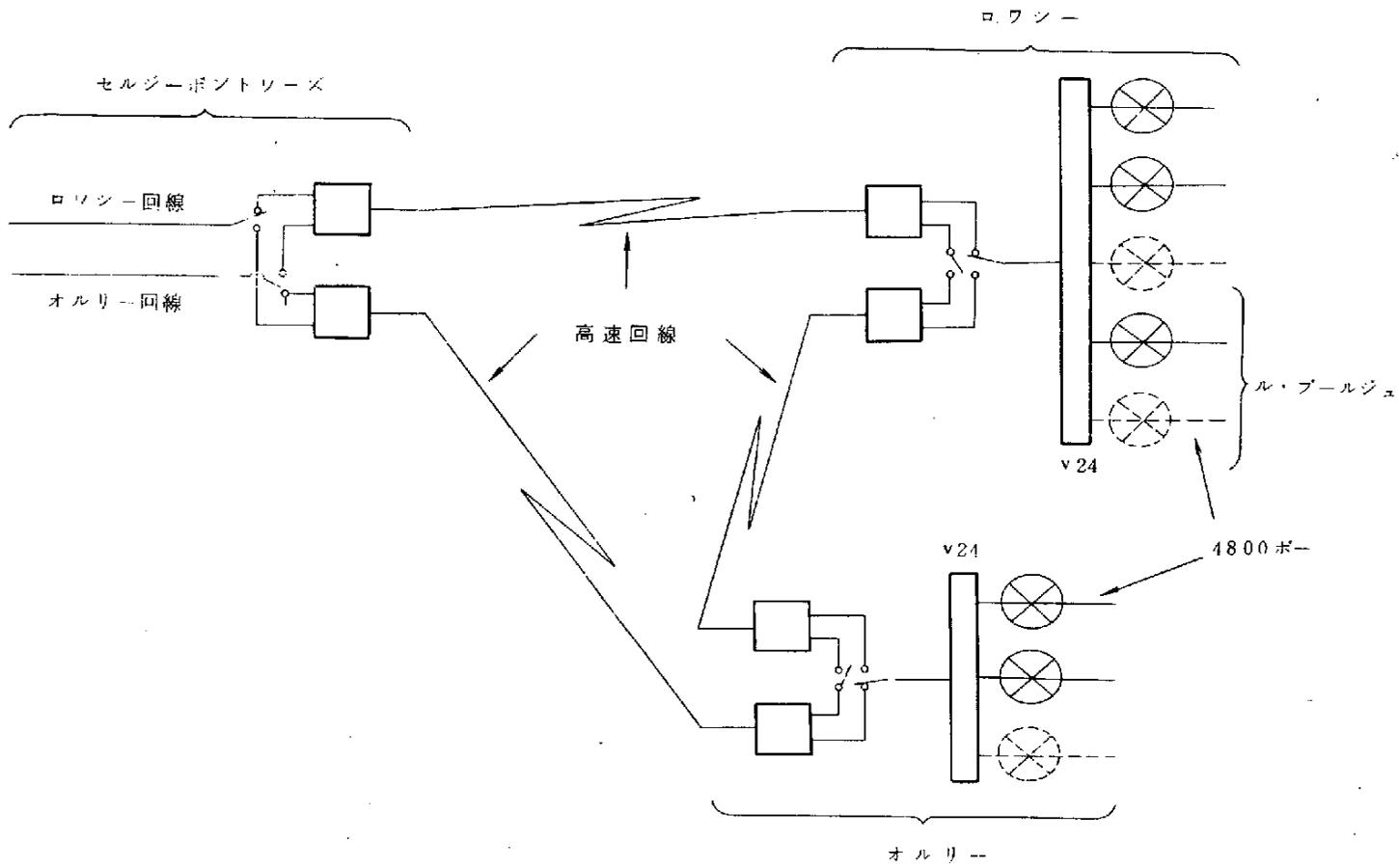
- ① 貨物の分割
- ② インクワイアリー
- ③ 貨物またはコンテナの変更

(6) 各種報告書類の作成

- ① 税関、会社および集荷業者に共通の諸表
- ② 会社および集荷業者に共通の諸表
- ③ 会社に対する諸表
- ④ トランジットに関する諸表
- ⑤ 税関用諸表
- ⑥ 税関会計諸表
- ⑦ S O F I Aシステム使用状態表



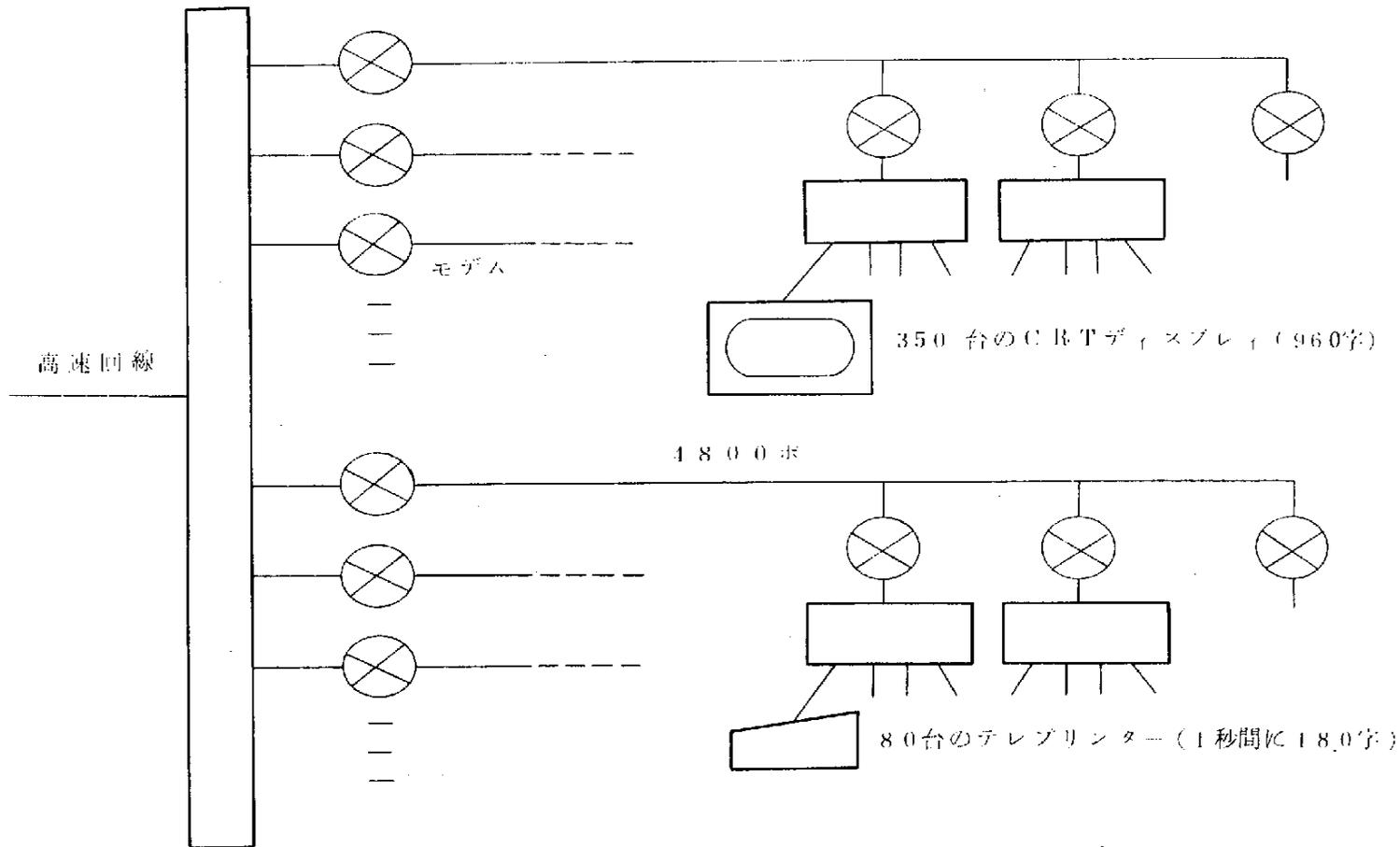
図IV-1 パリ地域における航空貨物量の伸び



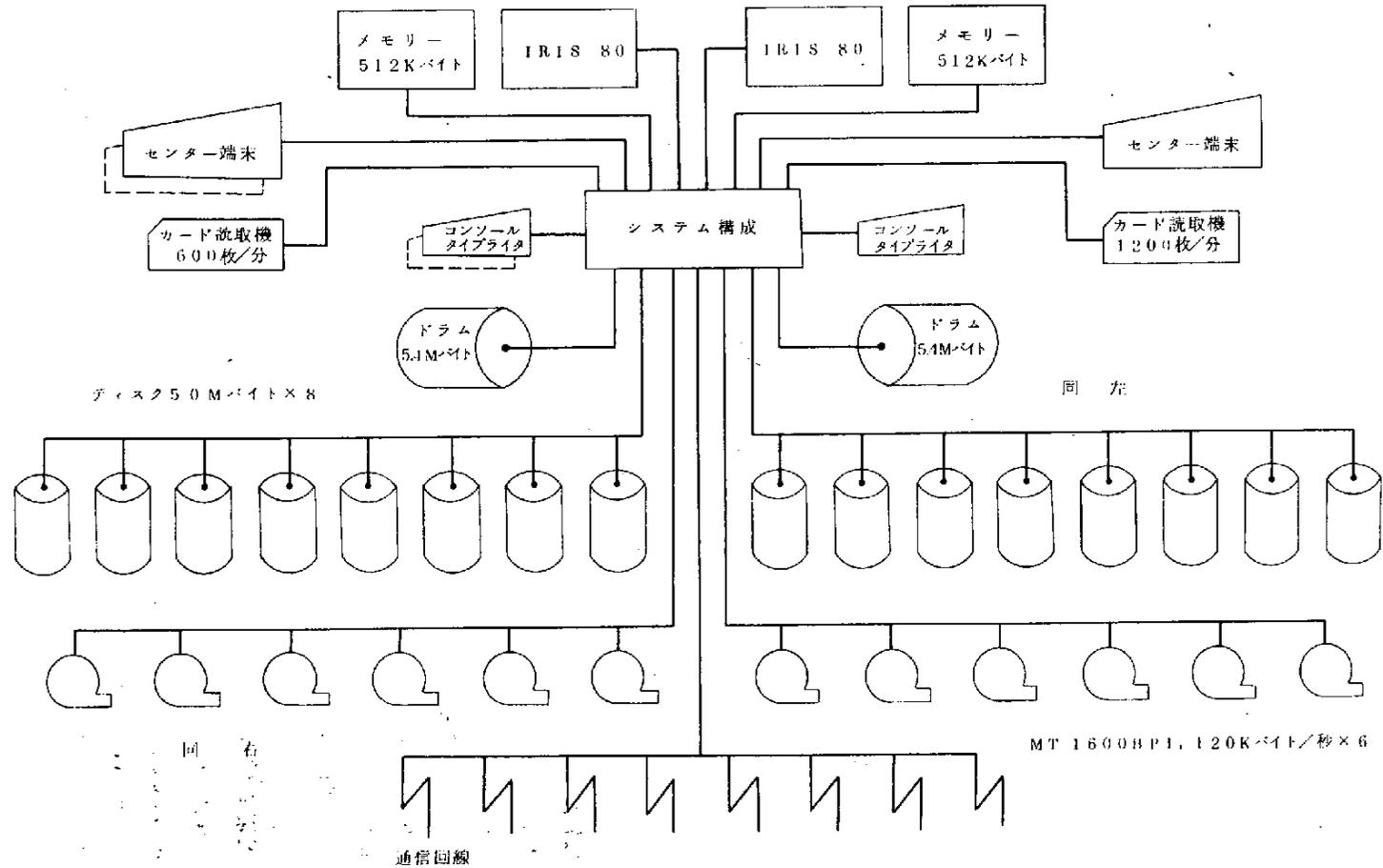
- 187 -

図IV-2 空港の配置と回線網

JUNCTION V. 24



図IV-3 各空港における端末構成



図IV-4 センター側のシステム構成

2. GARONOR (Gare Routiere Nord de Paris)

日 時 1973年10月22日
場 所 GARONOR
説 明 者 Gilbert Jean Cantegrel
(Division Commerciale)

21 概 況

フランスにおけるコンテナ・ターミナルは現在50カ所を越え、目標値70に向って増設が進められている。フランスには、PSC (POLY SERVICES CARGO) という名のコンテナに対するサービス・ステーション的なネットワーク組織があり、これが一種のインランド・デポの役割を果たしている。ここでは、駐車場、倉庫、保管設備、コンテナ荷役装置、通関施設、等が整備されており貨物の集配サービスが行なわれる。

このようなPCSのデポは現在、ボルドー、ダンケルク、ルアーブル、リール、リヨンマルセイユ等にあるが、なかでもその最大と目されるのが当ガロノール (GARONOR) である。

ガロノールは、パリ北郊18 km、フランス工業都市リール地方と結ぶ高速自動車道ルートA1、将来できるF2および自動車道路B3とによってできる三角形の内部に設置されている。

ガロノールの運営は私企業が当っており、72 ha の敷地に倉庫、保管庫、貨物ホーム、貨物情報センター、通関施設その他が設けられておりガロノールは世界で唯一の総合化されたトラック・ターミナルといえる。ここは、前述の3つの高速道路の合流点に立地し、南5マイルの地点には建設中の国際空港ロワシー・アン・フランスがあり、このような点からガロノールは、空とトラックとレールの三要素を備えた最も完全な形でのインランド・デポに発展する可能性をもっている。

ガロノールの主な利用企業は、シャネル、デュボン、エッソ、スタンダード、ハネウェル、ゼネラルフーズなどであり、全敷地の25%が国内の輸送業者により、25%が国際的輸送業者で50%が事業者によって占められている。また90%が専用として賃貸され、残りはガロノールによって関税徴収倉庫として運営されている。

22 機能と情報化の方向

ガロノールの果す機能のうち、最も大きな分野を占めるのが「TIR - Customs Convention on the International Transport of Good Under Cover of T. I. R. Carnet - (のつとって国際輸送されるコンテナ内の貨物に対する途中経国税関での免許、無検査措置を規定したもの)」の活動に関するものである。ここでは内陸通関ターミナルとしての機能が最大限に発揮されており、その処理はスピード化されている。ガロノールのターミナルに設けられている税関は24時間営業であり、税関相互間の輸送貨物に

関するT I R条約に基づくドキュメンテーション、および国際鉄道輸送に関する通関を規定したT I F条約によるドキュメンテーションの双方を行なっている。

次に、情報処理関係についてであるが当ガロノールにおいてはコンピュータは現在使用しておらず全て人手にたよっている。これは、施設利用者が大企業から小企業まで各種バラバラでしかも数が多いところからそれらの一元的な統括、つまり標準化することが難かしいこと、また大企業のコンピュータ・システムとのインターフェースが取りにくいこと等から1969年度から1970年度にかけて試験的に稼動してみたのみで中止のやむなきに至ったものである。但し、コンピュータ化を今後共行なわないという意向は持っておらずジュネーブ・E C Eコンフェレンスあるいはフランス税関が研究中であるS A F I E L S Y S T E M等の結論が出次第それらの考えを充分取り入れ、再度、コンピュータ化の方向へ進むとのことであった。

3 LPA(London Port Authority)のコンピュータ・システム

日 時 1973年10月23日(火)
場 所 L P A
説 明 者 W. E. T. Taylor (manager, External Computer Services)

3.1 概 況

LPA(ロンドン港湾局)においては、過去7年にわたり、港湾産業の物理的貨物処理の進歩に合致するようデータ処理手続きを改善する方法に関し種々の研究がなされてきた。たとえば、全国港湾評議会においては、広範な研究を行ない、限られた範囲ではあるが、船舶予約、データ入力システムから貨物移動に関連するあらゆるデータの収集と配分を処理する中央コンピュータを想定したEASASシステムまでいくつかの提案を生み出した。

3.2 コンピュータ・サービス

LPAのコンピュータ部門は内部業務ばかりでなく、外部の港湾および輸送産業に対してもサービスを提供している。以下それぞれのシステムの名称およびその概要を列記する。

3.2.1 Merchants Ledgers

- 1970年11月稼働
- メイン・ファイルの情報 (16,000 accounts)
- メインファイルは港湾利用者のそれぞれの企業の会計をファイルし、毎日の収支のバランスや会計上の特定の事項をファイルし、各企業はそれぞれの端末(visual display)を通じて各自の営業内容をオンラインで問合わせることができる。各月末にこれらのものは企業別に集計され、自動的にマイクロ・フィルムに収められる。
 (注) LPAは、多数の巨大なドックを所有し、埠頭や上屋を経営しているが、外部の業者によるその使用料に関する会計を指している。
- このシステムが提供できる主要レポートは次のものである。

計 算 書 (月間 7,500枚)

督 促 状

クレジット・コントロール・レポート

元帳バランス

322 Important General Billing

- 1966年9月稼働
- メイン・ファイルの情報
- 勘定書に記入されたすべての項目についての金額、数量、商品名、バース名、提供される主要レポートは
 - インボイスおよびクレジット・バウチャー（1日550通）
 - インボイスおよびクレジット・バウチャーのスケジュール
 - 収入分析報告
 - 輸入利子（import accruals）報告

323 Export Billing

- 1966年9月稼働
- メイン・ファイルの情報：
- ポートオーソリティのバースを通じて輸出された各種タイプの商品のトン数および料金収入を記録する。その詳細は本船（船会社）およびバース（作業会社）によって保管され、記録は日々のインボイスおよびバウチャーによって最新のものとされる。
- 提供する主要レポートは
 - インボイスおよびクレジット・（1日1,000枚）
 - バウチャー
 - 収入および分析レポート
 - 本船統計報告
 - バース統計報告

324 Value Added Tax (VAT)

- 1973年4月稼働
- メイン・ファイルの情報
- それぞれのインボイスに対して、Export Billing および Import and General Billing へのコンピュータ処理のさいに打出された補助的な貸方、借方のノートをVAT (Value Added Tax) のカテゴリ - 別に分類する。
- 提供される主要レポートは
 - 定期的VAT報告
 - VAT マスター・ファイル・インテロゲーション である。

3.25 Management Accounting

- 1966年4月稼働
- メイン・ファイルの情報(20,000 レコード)
- ポートオーソリティの港湾オペレーション, 機械, 河川, および中央に集めて処理されるサービス, 中央管理部(Central Administration Department)の収支に関するファイル
- 提供する主要レポート
 - 上記の所管局のコストに関する定期的ないしは集計的レポート
 - 法定年次報告書

3.26 Assets Register

- 1965年2月稼働
- メイン・ファイルの情報(20,000 レコード)
- ポートオーソリティの固定資産, および附保可能財産に関する記録。会計年度の終りにその内容を最新のものとし, それらの各々についてのコストおよび会計の年次集計
- 提供する主要レポート
 - 資産移動の最新詳報
 - 個定資産に関する法定報告書
 - 保険のアナリシス
 - コストイングのアナリシス
 - ファイル内容(File Content)のスケジュール

3.27 Engineers Stores

- 1966年4月稼働
- メイン・ファイルの情報(20,000 アイテムズ)
- ポートオーソリティが所有する各機械を, 各デポごとにストック・アイテムとし, 定期的に各種の支払書, 受領書, 修理記録とともに, 定期的にそのデータを最新のものとする。各アイテムはそれぞれ過去26期にわたる支出の歴史的データを保管し, これらのものは自動的に期末に最新のものとされる。
- 提供する主要レポート
 - 保管会計報告書
 - 廃棄報告

ストックのくいちがい (Discrepancy) 報告
機械の失効 (Invalid) リスト
新規ストック・リスト
年度末保管報告書
年度末保管会計報告書
手持 (価格) 報告書

328 Payroll

- 1965年1月稼働
 - メイン・ファイルの情報 (約16,600人の情報)
 - うち 7,900人 PLA 使用人
 - 4,300人 PLA 年金所有者
 - 4,400人 ビューロー毎の常時使用人
- メイン・ファイルは各個人毎の給与、給与差引額、個人および合計の歴史的情報
- 提供する主要レポート
 - 給与スリップおよび給与バケット
 - 銀行信用移転
 - 給与の増加スケジュール
 - コントロール・レポート
 - 部局支出分析
 - 定期報告 (国民保険スケジュール)
 - 税金報告

329 Port Rete Statistics

- 1972年4月稼働
- メイン・ファイルの情報:
 - 各ドック毎に、港湾料率にもとずいて商品毎のトン数が集計される。河川埠頭ごとに River Bills の分析が行なわれる。
- 提供する主要レポート
 - 商品毎の、またシップメントの様式毎の取扱トン数の統計

3210 Stores Periodical Requisitions

- 1966年5月稼働
- メイン・ファイルの情報

メイン・ファイルは、貨物の一般的保管需要に対する定期的記録から成り立っている。

- 提供する主要レポート

一般保管項目コードに要約されている保管需要報告書

3.2.1.1 Scheduled Maintenance Job Costs

- 1966年9月稼働
- メイン・ファイルの情報

メイン・ファイルは、各職場毎のPLA岸壁クレーンのメンテナンスに関する詳細な情報、実施された作業の種類、作業の種類毎に、消費された時間をファイルする。メイン・ファイルは、労働者の賃金その他の固定コストの一覧表にしたがって、各職場毎の基準コストを計算するのに用いられる。

- 提供する主要レポート

SMJC (Standard Maintenance Job Costs で各職場毎の基準メンテナンス・コスト) のスケジュール

3.2.1.2 Personnel

- 1971年12月稼働
- メイン・ファイルの情報

メイン・ファイルは、ポートオーソリティの使用人1人1人に対するそれぞれ1つの記録を有し、それぞれの個人に関する実際の情報 (Factual Information) を含んでいる。個人毎の情報をビデオ・ターミナルによって問合せることができる。

- 提供する主要レポート

従業員の記録のプリント・アウト

部局毎のおよび要約された労働力情報

3.2.1.3 POLAPLOT

水務部の初期の開発にかかり、調査船 Havengore 号に備えつけられているミニ・コンピュータを使用し、ポートオーソリティのシステムの主機である 4/50 コンピュータには関係しない。

- 情報の種類

マスター・ファイルは存在しない。但し水深および高潮位の時間がファイルされる。

• 提供される主要レポート

調査船運航コースの正確なトレース

調査船運航コースの正確な水深（音響反射により作成）

これらのLPAの情報システムは、IMIS (Integrated Management Information Service) と呼ばれるデータベースのメインファイルを有し、オンライン・データ・コレクション・システムおよび問合せのオンライン・システム (Enquiries and Interrogation System) から成り立っている。

このデータベースによるオンライン・システムは1971年の2月に一応の完成を見たがその後新しいファイルが追加されている。1971年当時はLPAの内部業務だけであったが、その後外部に対するサービスも、前記のように追加されている。以下示すデータベースは1971年の資料によるもので、システムの基本には変化はない。

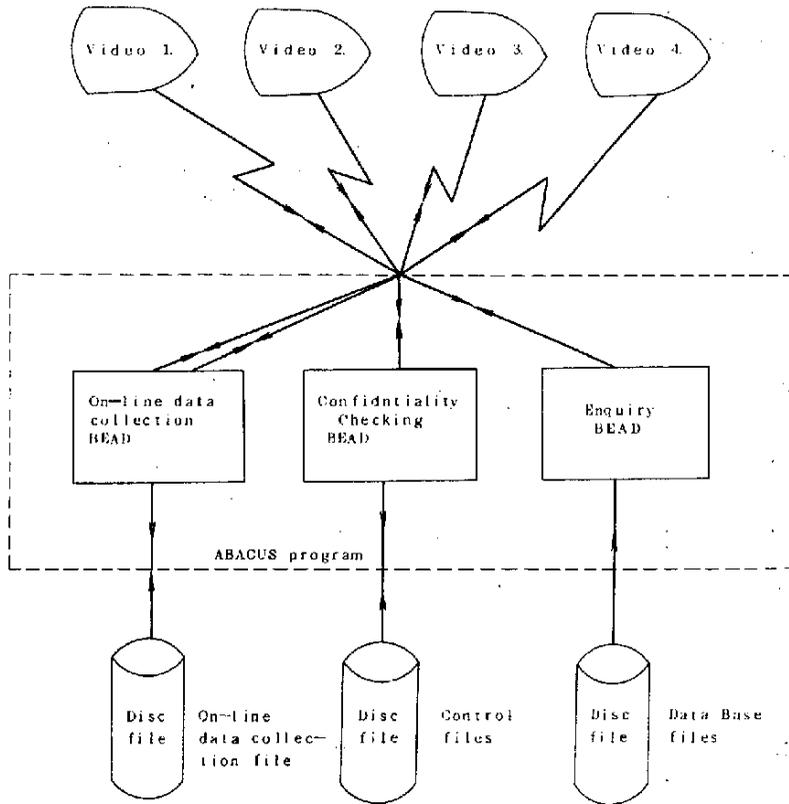
データベースのメイン・ファイルは次の表によってその概要が示されている。

表 IV - 1 DATABASE - MAIN FILES

ELEMENT	KEY	INFORMATION FOR	RECORDS
PERSONNEL	Pay No.	1. Payments * 2. Accounting * 3. Personnel 4. Planning	13,500
ASSETS	Asset No.	1. Accounting * 2. Plant Operations	20,000
STORES	Stock No.	1. Accounting * 2. Stock Control	20,000
CUSTOMERS	Account No.	1. Revenue Accounting * 2. Statistics	14,000
SUPPLIERS	Supplier No.	1. Expenditure Accounting 2. Ordering	
SHIPS	Ship No.	1. Operations 2. Statistics	
CONSIGMENTS	B/L No.	1. Accounting 2. Productivity	
(VEHICLES)	Booking No.	1. Operations	
MANAGEMENT ACCOUNTING	Accounts Code	Accounting & Budgetary Control * (for all areas of the Authority)	20,000
FUNDS	Transaction No.	Financial Control & Planning	
TRADE STATISTICS	Commodity, Package Type, Shipping Service etc.	1. Marketing * 2. Planning *	

* Computer records are already being held for these applications.

オンライン・データ・コレクション・システムは、LPAの作業が行なわれる度に、およびインプットを必要とするデータが得られるたびに、現場の近くのオフィスからビデオ・ディスプレイ・ターミナルを使用して入力される。このシステムの概要は次の図に示す通りである。



図IV-5 オンライン・データ・コレクション・システム

問合せも同様にビデオ・ディスプレイ・ターミナルによって行なわれる。たとえば、“Payrozz File”のデータが、どのようにファイルされ、どのような手順で問合せが行なわれるかを、次のチャートが、その概要を示している。

表Ⅳ-2 PAYROLL FILE
SAMPLE RECORD FORMAT

ITEM NAME	SIZE	CONTENTS
PAYNO	5	Pay Number
NAME	18	Name
DEPT	4	Department Code
BDATE	6	Birth Date
SDATE	6	Start Date
LDATE	6	Leaving Date
SMARK	1	Sex Indicator
LMARK	1	Leaver Indicator
GRADE	3	Grade
TCODE	3	Tax Code
SALARY	4	Salary - Monthly
PENALL	4	Pensionable Allowances
NPENALL	4	Non-Pensionable Allowances
PENSTD	4	Standard Pension Fund Contributions
GRSBF	4	Gross Pay to Date
TAXB	4	Tax to Date

表IV-3 PAYROLL FILE
SAMPLE DIRECTORY FORAAT

ITEM NAME	INPUT SIZE	POSITION	TYPE OF ITEM	TYPE OF RECORD	OUTPUT SIZE	EDIT TYPE	SUM?
PAY NO	5	0	N	1	5	-	-
NAME	18	5	A	1	18	-	-
DEPT	4	23	A	1	4	-	-
BDATE	6	27	N	1	8	DD/MM/YY	-
SDATE	6	33	N	1	8	DD/MM/YY	-
LDATE	6	39	N	1	8	DD/MM/YY	-
SMARK	1	45	N	1	1	-	-
LMARK	1	46	N	1	1	-	-
GRADE	3	47	A	1	3	-	-
TCODE	3	50	A	1	3	-	-
SALARY	4	53	P	1	8	NP &P	YES
PENALL	4	57	P	1	8	NP &P	YES
NPENALL	4	61	P	1	8	NP &P	YES
PENSTD	4	65	P	1	8	NP &P	YES
GRSBF	4	69	P	1	8	NP &P	YES
TAXBF	4	73	P	1	8	NP &P	YES

表IV - 4 BASIC ENQUIRY MESSAGES

```

1. ACTIVATE PLEASE
*   KKKK
2. LINE OPEN DATE 01 03 71 TIME 16 02 46
* 3. BGA2EG
4. O.K.
* 5. //PAYROLL
6. OK
* 7. 12345, PAYNO, NAME, DEPT, SDATE, SMARK, LMARK,
    GRADE, TCODE, SALARY, PENALL, NPENALL, PENSTD,
    GRSSF, TABXF
8. ENQUIRY FROM: PAYROLL FILE      STATUS: 22/02/71

    PAY NUMBER      = 12345
    NAME            = BROWN J.B.
    DEPARTMENT      = 8101          START DATE      = 14/07/63
    SEX INDICATOR   = 0             LEAVER INDICATOR = 0
    GRADE           = F05           TAX CODE        = 349
    SALARY          = £183.34       PENSIONABLE ALLOW. = 0
    NON-PENS ALLOW. = £4.50         PEN FUND STANDARD = £7.82
    GROSS PAY TO DATE = £1947.65   TABXF           = NOT FOUND
* 9. 12345, TABXF
10. ENQUIRY FROM: PAYROLL FILE      STATUS: 22/02/71

    TAX TO DATE     = £372.05
    
```

* Keyed in by the Terminal Operator

3.214 CODE (Computerized Documentation for Exports)

本システムは、1973年システム開発に着手、1974年末稼働開始の予定で進められていて、船積業務に関する事務処理の簡素化をめざしたものであり、その構成は次の4つの部分から成り立っている。

- ① 積荷目録の作成
- ② 輸送勘定の作成 (送り状の作成)
- ③ 顧客勘定のメンテナンスおよび財務管理
- ④ 航海会計を含む業務報告

本システムは、サービスの経済性を考慮し一応、標準化してあるが、各々の船積業者の要求に合わせるために十分な柔軟性を持つように設計している。また、データの安全性を保護するために秘密保護機能を充分考慮したという。

なお、コンピュータと郵政省の端末機を接続し、より処理スピードを上げるための策を講じている。

33 ハードウェア (1973年7月現在)

1968年12月にICT 1500コンピュータを設置したが、その後レベルアップしてICLシステム4-50を入れている。容量256Kバイト、周辺機器は次の通りである。

Card Reader	(800 C.P.M)	1
Paper Tape Reader	(1,500 C.P.S)	1
Line Printer	(800 I.P.M. 160 Columns)	1
Magnetic Tape Desk	(60 Kb/sec)	4
E.D.S. 8 Drives	(7½ Mb. each)	5
E.D.S. 30 Drives	(29 Mb. each)	9
Multi-Channel Communications Control Unit		1
Video Display Terminals		17
Teleprinters Terminals		6

以上の金額は 530,000ポンド。

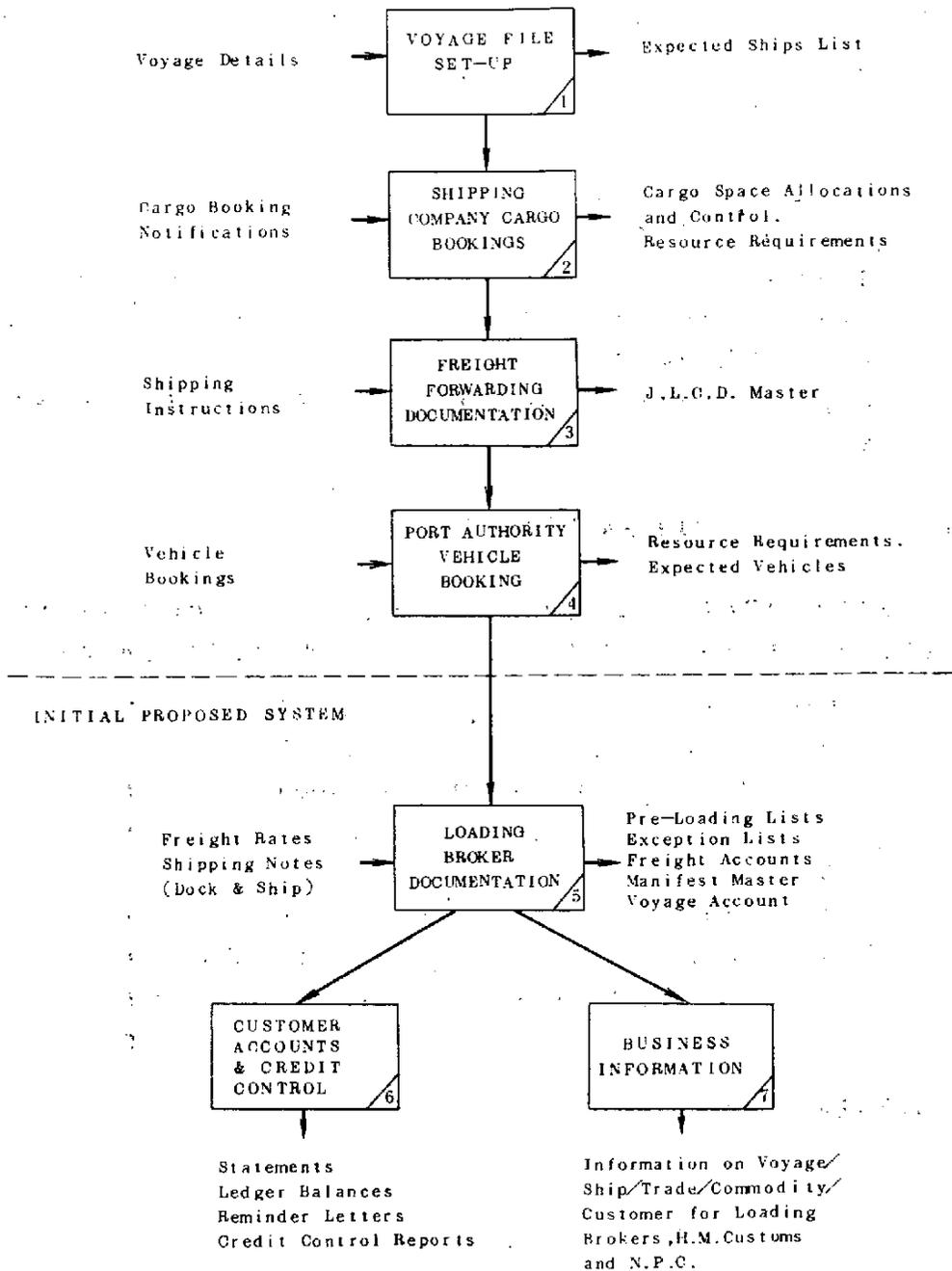
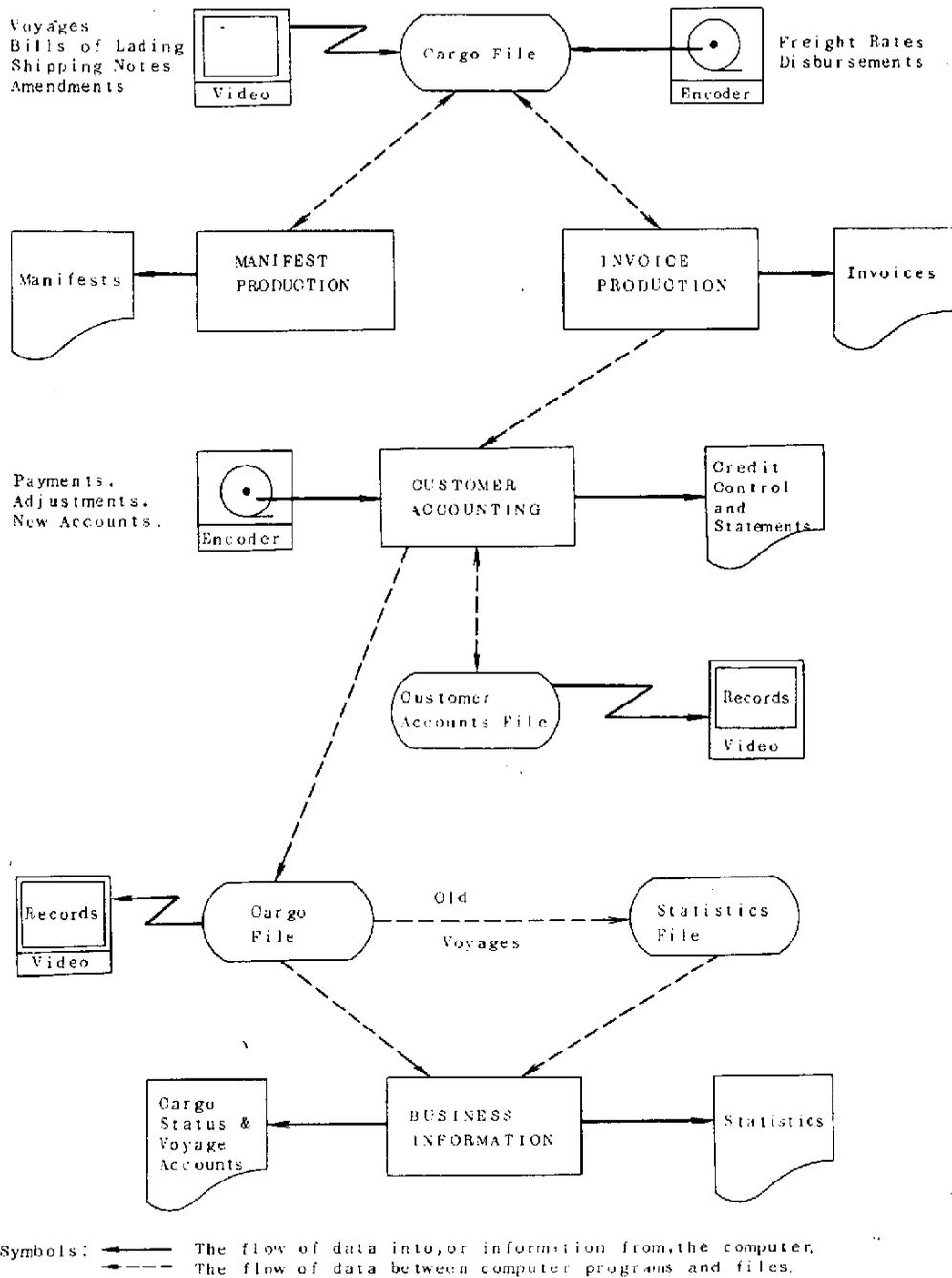


図 IV - 6 C O D O システムの業務概要



図IV-7 コードシステムのアウトライン

4. ハンブルグ港における R A P I D

(Realtime Application for Port Configuration Information and Documentation)

日 時 1973年10月31日
場 所 ハンブルグ港
面 接 者 Friedrich W. Arnemann (Port-Information)

R A P I Dは港湾積送品の情報および船積書類準備に関するオンライン・リアルタイム・システムである。

調査団はダーテンバンク・ハーフェン・ハンブルグを訪問し、R A P I Dシステムの現況および機能について調査した。

4.1 R A P I Dシステムの概要

4.1.1 スケジュール

システムの予備段階としてのデータ・エントリー・プログラムは1970年4月以来、オンラインですでに操作されている。32の運送代理店が38~45のタイプ・ライターの端末を経て同システムに接続されており、これまでのところ、端末あたりの平均スルー・ポイントは8時間労働日22日間で、出荷回数1,837であった。処理積送品総数は月間25,000~35,000である。一作業で一システムは、運送業者の使用する各種様式のマトリックス(例・社内用船荷証券, 仕切状)並びに積荷通知書(船渠荷受証), 船荷証券マトリックス(個別B/L, グループページB/L)を作成する。

1972年7月1日に、コンテナ・グループページ・プログラムを導入、これによりとりわけ分割積送品の問題の解決を図る。リアル・タイム・システムの進行日程は次のとおり。

最初の分析は次のハード・ウェア用入札の作成と共に1972年12月に完了し(1973年5月までに決定の予定), 詳細研究は1972年から1973年7月すなわちプログラムの詳細仕様に着手する時点まで継続した。システムの実際の運転の実施は、当面1975年頃に予定している。

4.1.2 加入者

システムの加入者は、全埠頭業者, 検数会社, ライナー・エージェントの他ハンブルグ地域にオフィスのある全運送代理店輸出業者およびメーカーの予定。利用者数は合計約400程度である。

4.1.3 資金調達の詳細

リアル・タイム装置の経営主体および後援団体は次のとおり。

- (1) 当面主要運送代理店53から成るフォルシュングスグマインシャフト・ハンブルグス・シュベディツォイレ協会（ハンブルグ運送会社研究協会）
- (2) 全埠頭業者および検数会社より成るウンテルネーメン・シュフェルバンド・ハーフェンハンブルグ協会（全ハンブルグ港湾業者協会）
- (3) 全船舶仲買人より成るツベェクトフェルバンド・ハンブルグゲル・リンエンアゲンテェン（ハンブルグ・ライナー・エージェント協会）

開発費は、上記3後援団体が負担し、おのおの総額の均等を支払う。正確な総必要額および運転経費の負担分については、現段階では不明である。

4.2 RAPIDシステムの機能

システムに対するインプットは、積送品の関連データを最初に入力する（特に、設計インプット様式を使用）時点で行なう。積送品処理の次の段階では、各作業場所で作業情報のアウトプット表示があり、必要な作業が行なわれた後に所要時間および作業場所のインプットが行なわれ、ファイルの内容が更新される。毎日約400社を対象とするおおよそ9,000件の積送品を処理しなければならないためRAPIDシステムは、24時間ベースのリアル・タイムシステムである。

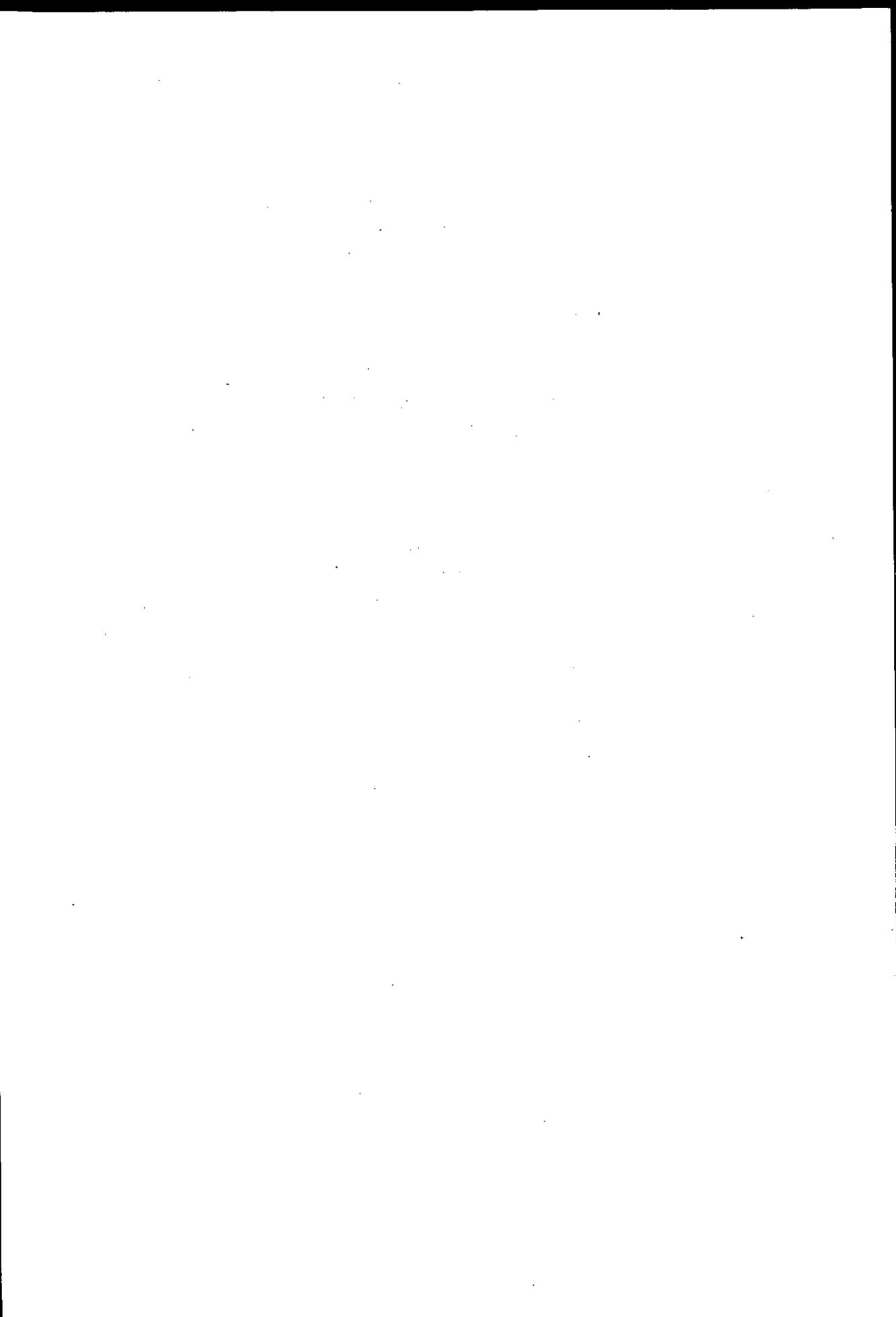
システムには14,000件の港湾コード・ファイル、12,000件の5ヶ国語の記録のある商品コード・ファイル、船舶コードおよびルート・リスト・ファイルなど約30のファイルを用いている。

システムで作成するアウト・プットには、運送業者様式、社内用積荷証券、コンテナ内容リスト、積送品の状態を伝える毎日の情報リスト、通常、危険、特定貨物の船渠荷受書、港湾申請アウトプット・コンテナ梱包リスト、検数艇用積荷目録、各船積証券、貨物積込目録、予約リストなど仲介人用各種アウトプットがある。

システムの目的に沿って、積荷品は、荷送人、船腹、目的港、荷受人に従い仕分けされている。特殊な場合には、積送品が到着する運送手段が含まれることもある。積送品の識別、すなわちデータ記録と実際の貨物とをマッチさせる方法は、積込リスト番号（到着運送手段）と、各種荷卸し（番号、種類、梱包重量）である。

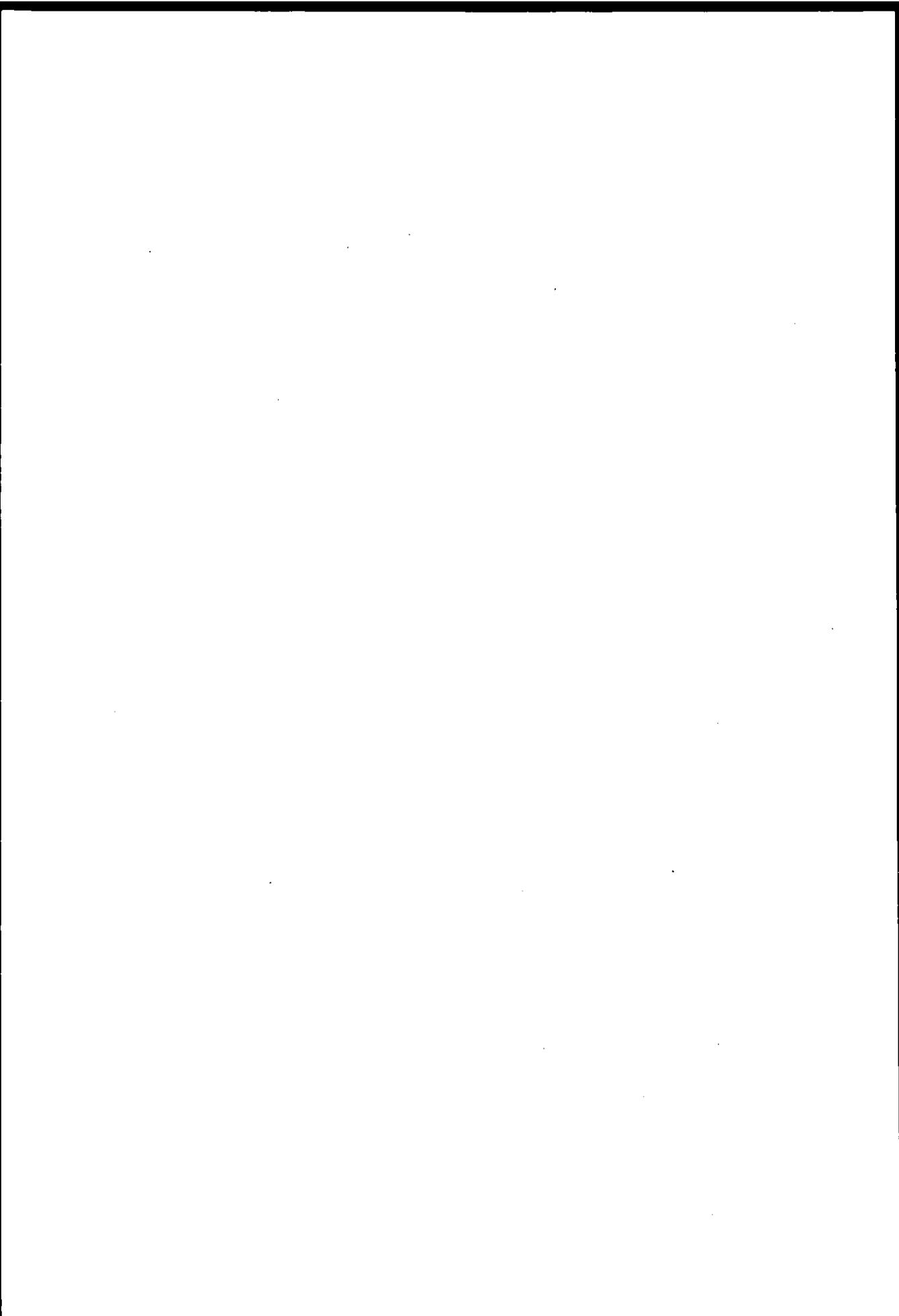
4.3 その他

ハードウェアの詳細は不明。ディスプレイ装置、プリンター、タイプ・プリンター、テレックス端末を扱う能力のあるデュプレックス装置が必要となる。



V. E C E 貿易業務簡素化部会の審議 状況

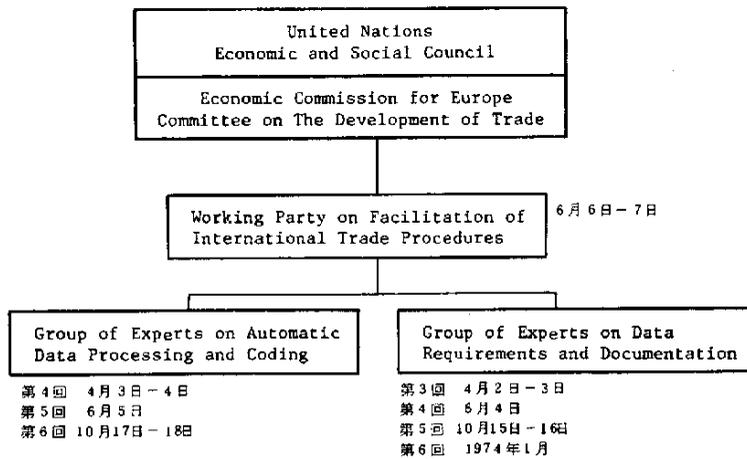
1. 議長を選出	210
2. 各国の貿易情報システム計画および開発状況	210
3. 貿易関係企業に対する A D P S 調査	210
4. 国際貿易におけるデータ伝送技術	210
5. インターフェース問題	211
6. 用語	211
7. コード	212



V E C E 貿易業務簡素化部会の審議状況

貿易業務の簡素化に関する国際的な作業は、国連ヨーロッパ経済委員会（E C E）貿易拡大委員会貿易業務簡素化作業部会が中心になって進められており、専門的で技術的な問題については、さらに「ADPとコーディング」「データ・リクアイアメントと書類」の2専門家グループが設けられて検討されている。

1973年度は、4月、6月、10月、1974年1月の4回開催され、COTISからも委員および専門委員が、日本政府代表の専門的アドバイザーとして出席した。



図V-1 E C E 貿易業務簡素化部会の組織

また、ADPとコーディング専門家会議において討議された議題は表V-1に掲げるが、その討議内容の概要は次に示すとおりである。なお、データリクアイアメントと書類専門家会議については、質

表V-1 1973年度の主な議題

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 議長の選出 2. 各国の活動状況報告 3. 各国の貿易情報システム・計画および開発状況 4. 貿易関係企業に対するADPS調査票の検討 …………… ADP機器の分類 5. 国際貿易におけるデータ伝送技術の検討 6. 用語の検討 7. コードの検討
品名ハーモナイズドコード、国名、包装、港、船名、税関、船社、輸送形式 8. インタフェース問題 |
|---|

貿易関係書式標準化委員会が別途取纏めた議事報告をご参照いただきたい。

1 議長の選出

1973年の議長としてチェコスロバキアのV. David氏、また副議長としてUSAのH. Harriman氏が選出された。

V. David氏 : Director, Division of Organization and
Automation, Chemapol Ltd.,

H. Harriman氏 : Deputy Director, Office of Facilitation
Department of Transportation U. S. A.

2 各国の貿易情報システム計画および開発状況

本年度より各国の貿易情報システム計画および開発状況、開発上の経験等の情報交換を行なうこととなり、チェコ、カナダ、フィンランド、UK、オランダ、USAから報告が行われた。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 14 Contemplated ADP System in a
(Add. 1-Add. 4) Foreign Trade Organization

3 貿易関係企業に対するADPS調査

国際貿易に使用されている各種システムの互換性を目的にADP機器の必要条件のモデル草案作成するための調査をソ連が幹事となつて行ないADP機器の分類案を作成した。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 25

4 国際貿易におけるデータ伝送技術

(1) ITU/CCITTにおける電気通信技術に関する活動についての報告とともに、国際貿易におけるデータ伝送の利用に関する技術的および運営面における問題の検討をUSAが幹事国となつて行なうこととなった。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 19

(2) USA代表から、通信衛星について、現在4個の衛星があり寿命が7年位なのでリプレイスすることになる。通信速度は、56,000 bit/secで、海底ケーブルへの切換えも可能である。

コストは、欧米間で月1万ドル、米西海岸・日本間で月2万ドルである。

- (3) 貿易データ伝送における技術上の問題は解決可能であるが、運営主体が政府、民間のいずれが担当するのか、データの秘密保護、署名等の法的問題を解決することの方が困難である。

5. インタフェース問題

- (1) 国際貿易のために使用されているADPSの両立性を保つための技術上の問題、および国際貿易のための標準メッセージ様式の設定に関する問題についてUKが幹事となって検討を行なうこととしている。
- (2) 具体的な作業内容
- ① 異った関係当事間の必要とする通信文 (message) の数と様式を定義すること。
 - ② 各種様式の通信文の標準様式を設けることの可能性を検討すること。
 - ③ 若しもこれが可能であるならば、標準通信文様式を定め、且つ通信文中の情報の各アイテムに標準のアンデンティファイヤ-を用いること。
 - ④ 各々の通信媒体、すなわち磁気テープ、紙テープ、パンチカード、およびコンピュータ間の直接伝送のために、必要が記録様式 (record format) を定義すること。
- (3) 幹事国UKの作業母体であるSITPRO (Simplification of International Trade Procedures Boards) は、この作業を進め、その原案をわが国に届けられた。COTISでは、本原案について検討を進めており、これまでの段階では部分的には問題が残されているが、全体としては国際的にも国内的にも十分使用可能な案であるとの意見が多い。

関係資料:

Internationally Recognised Format for Automatic
Commercial Exchange (1st and 2nd Report) by SITPRO

6. 用語

国際貿易の円滑な流通、用語の統一解釈、データ伝送およびADPの使用などの目的のもとに用語およびヘディングの標準的な定義を行なう作業が事務局が中心となって行なわれている。

ヘディングについての国内作業は書式との関係が密であるところから、JCSETDが中心になって進められている。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 16 Terminology

7. コー ド

(1) 品名ハーモナイズドコード

CCC (関税協力委員会) の作業報告を中心に討論が行なわれており、CCC報告によれば、BTN (Brussels Trade Nomenclature) 4桁コードを拡大した6桁サブヘッディングコードを発展させた階層的記述と商品記述リストおよびアルファベットインデックスと補足的説明注釈よりなる一連の補完的要素の混在したものとなる。CCCでは、1976年末の完成予定でハーモナイズドシステムを開発するよう報告されている。

(2) 国名コード

① 国名コードは、ISOとの関係において英字と数字の2表示方式をとりあげ、2桁表示とするか、3桁表示とするかについて討論され、ECEとしては、2桁の英字コードが最も望ましいとし、既存コードとの調整等を考慮して若干の変更・追加勧告を行なうこと、また、新コード実施のためには、所要の過渡期間を設けるよう勧告した。

② 具体的な国名表示コードについては、問題が残されており、最終的な結論に達していない。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 13 ISO draft proposal on
Country Codes

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 26 Two-letter alphabetical
Country Codes

(3) 包装コード

UIC (International Union of Railways) の作業について報告。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 28 Packaging Codes

港、船名、輸送形式、船社

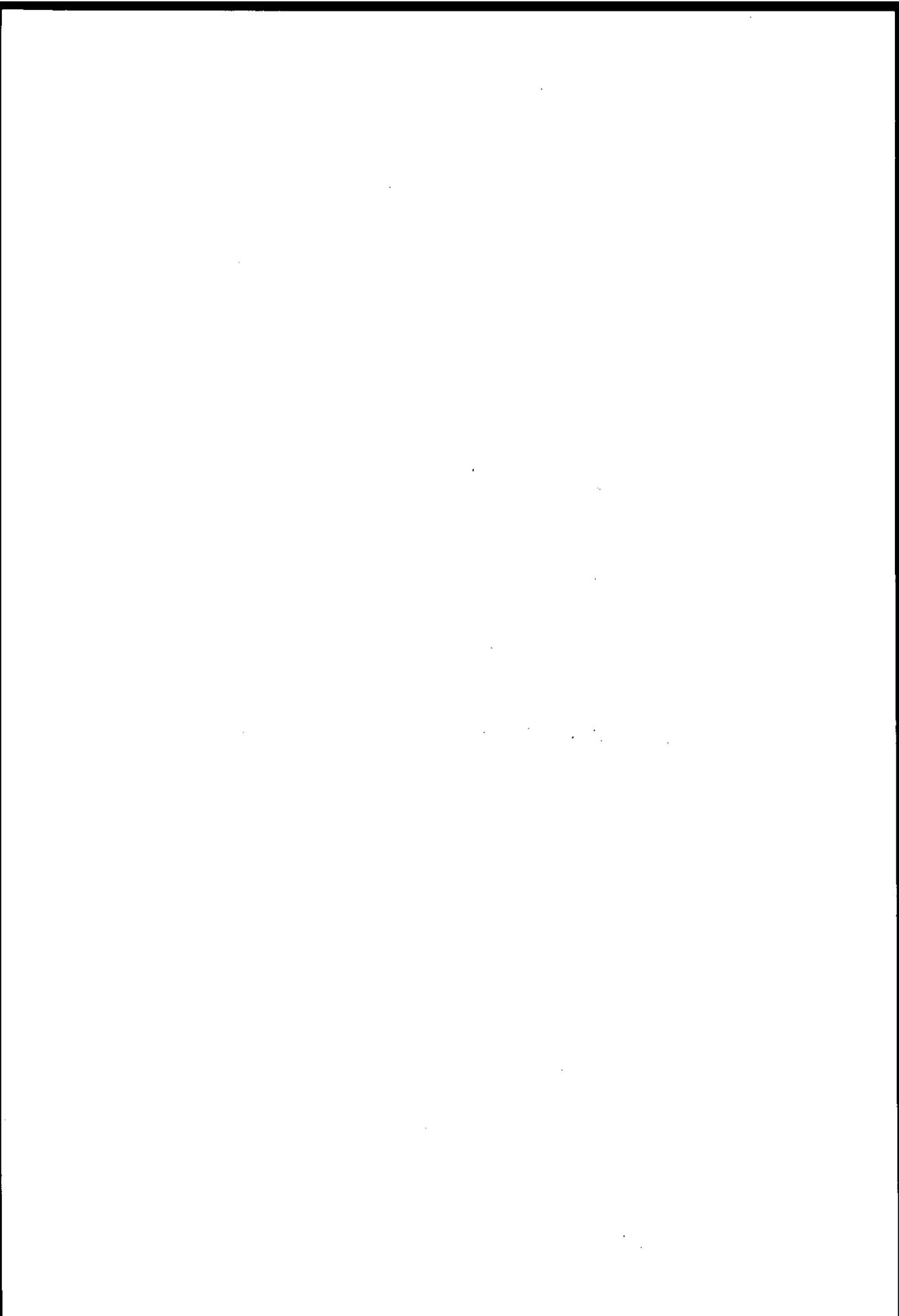
ICS (International Chamber of Shipping) の作業について報告。

関係資料:

TRADE/WP. 4/GE. 1/R. 29

VI. 貿易関係書式の標準化に関する調査

1. 書式標準化運動の沿革	213
2. 模擬実験の概要	213
3. 模擬実験の結果と反応	214
4. ま と め	216
5. 標準貿易関係書式 （貿標委第二次試案）フォーム	217



VI 貿易関係書式の標準化に関する調査

貿易情報システム化において、貿易業務に関して法規、商慣習、書式等の基礎的事項を整備する必要がある。当財団では、貿易関係書式標準化委員会が進める書式の標準化事業を支援して、内外の貿易関係書式の標準化に関する調査を委託した。

以下、その報告の概要である。

1 書式標準化運動の沿革

わが国の輸出貿易に使用される書類の標準化と業務処理の能率向上のための標準システム開発を目的として、昭和46年2月発足した貿易関係書式標準化委員会（略称 貿標委）は、以来、関係官庁および関係諸団体の協力を得て積極的に活動を続けている。

書式標準化にあたっては、次の三原則を前提として作業が進められた。

- (1) 貿易関係書類の国際標準化と簡素化のために国連欧州経済委員会（ECE）が制定したECEレイアウトキー（Layout Key）を採用する。
- (2) 各分野の保有する事務機器で処理できるより汎用性を持たせる。
- (3) 関連各業種の現行業務範囲を維持する。

上記に基づき、わが国の標準輸出貿易関係書式とそれを各業界実情に即して作成処理する標準システム（ワンランメソッド）として、関連業種間で使用される4種の基本書類をワントイピングで作成するためのマスターセット（貿標委4点セット：Master Sheet, Shipping Instruction, Shipping Application, Insurance Application）を開発し昭和46年12月「貿標委第一次試案」として発表した。

その後、「第一次試案」の実用化について、さらに慎重な検討が続けられ、レイアウトおよびマスターセットの技術的改善を加えた「第二次試案」が昨47年11月完成した。

この「第二次試案」の実用性を試す目的で、輸出業者から商工会議所、保険会社、海貨業者、通関業者、税関、船会社および銀行までの現行実務と同じ過程でワンランメソッドの標準書式を使用して、模擬実験を実施することとなった。

2 模擬実験の概要

実験に参加する輸出業者から、あらかじめ模擬実験分担系列票が提出されて、それにより現実に輸出される貨物の商品名、取扱海貨・通関業者・積出港、申告税関、仕向地、船名（船会社）、保険会社および買取銀行などが貿標委に登録された。

系列票に記録された貨物の輸出船積業務は関連各社が現在使用している書類と模擬実験用標準書類

(見本参照)の二種類を同時平行的に通常どおり処理して、それぞれの書類の印刷状態、処理所要時間その他の実務上の問題点について、比較検討の結果をアンケート票の設問回答によって実務担当者の感想ならびに意見を求める方式で調査がおこなわれた。

3 模擬実験の結果と反応

3.1 実験結果

実験に使用するマスターセットは、前述の三原則に従ってヘクト印刷、静電印刷のどちらの方式でも実験ができるように二種類が用意された。

その使用状況は、ヘクト印刷49件(67%)、静電印刷23件(32%)、その他1件(1%)であった。

アンケートの回収状況は、別項のごとく税関職員100%を除いて、各業種とも実験件数(73件)に満たなかったが、その原因はアンケートを会社あるいは事業所で一括記入して提出したものがあつたためである。

アンケート票によって実務担当者から寄せられた利点、問題点および意見を各業種別に要約すると概ね次のとおりである。

3.2 関係業種の反応

3.2.1 輸出業者

標準書式のレイアウトについては、記入欄の狭い点を指摘し、使いにくいとの意見もあつたが、全体的に慣れれば何とか使えるという意見が多くを占めた。

また書式の標準化によりチェック作業が省略できる、あるいは楽になるとの意見も多かつた。

反面、ワンランメソッドによる標準書式の展開については、楽になるとする意見よりも、面倒であるとする意見が多く、特に追加タイプおよびミスタイプの修正作業は非常に手間がかかるとの実務面での指摘が強かつた。

これは既に多くの輸出業者が事務合理化を進めており、書類の作成およびその処理について独自の方式(ワンライティング方式、ADP化等)を採用していることによると見られる。

なお、その他要望として、銀行認証用E/Dの全面的再検討もしくは、その廃止を望むと共に、L/C、Customs Invoice等、他の関係書式の統一、簡素化を望む声が多かつた。

また、輸出業者にとっては、マスターセットに係る経費増が考えられることから、その費用負担に関する新ルールが必要であるとの指摘もあつた。

3.2.2 海運業者

実験に使用した標準書式は「比較的良くできている／使い易い」という意見が70%あるが、実験に要した作業時間については、従来の作業と比べあまり変らないという意見が最も多かった。これは、邦船社の多くが、既に、EC Eレイアウトキーに準拠した統一B/Lフォームを採用しており、海貨業者とのワンラン処理が実用化されているためである。

一方、書類の流れの合理化によって商社／海貨から船社窓口までの書類移送時間短縮によるメリットが予測され、本方式は大いに期待できるとの意見も多かった。なお、問題点としては船社に提出される今回の方式に使用したフォームそのものの問題よりも海貨／船社の接点の業務処理について、例えばS/AとS/Oの船社窓口への同時提出の保証確保、あるいはフル・コンテナ船の場合には、現行のDock Receiptシステムの抜本的改革を必要とすることが指摘されている。

3.2.3 海貨業者

現行の船積書類の作成作業について「書類の種類が多い」「複雑で難解である」との回答が多かった。業務の簡素化、関連帳票レイアウトの統一化等、新しい方式による改善を望んでいると言えよう。

従来行なわれている業務に「慣れていたので気にならない」と言う回答があった反面、S/Iに関しては「書類の記入項目と位置が統一されるなら能率が上ると思う」との回答が多かった。S/Iより他関連帳票への展開作業について技術的な問題点として、海貨船積用、通関用S/Iの分離、記載欄の拡大、マスター用紙の紙質改善、カーボンの改良と挿入箇所の修正、記入品目の簡素化、ミスタイプの際の訂正、事務機使用の改良、B/L分割および書類分割等の難点に関する指摘があった。

実験時の作業時間は、従来と比べて「やや長くかかった」との回答が多かったが、この新方式が「実際に採択され慣れてきた場合」に所要時間は短くなるだろうと、期待される結果が出ている。

海貨業者は輸出業者に代わって船積手配を行なう業務の性質上、現状に即した改良を加え、諸問題点を解決した標準化書式の制定と、標準処理方式の採用を望んでいる。

3.2.4 通関業者

税関用輸出申告書のレイアウトについては、追加タイピングの上で問題があるという意見が相当あるが、慣れれば問題ないとする意見が60%あった。(これは今後レイアウトの改善と追記事項の簡素化が行なわれれば解決されるものと思われる。)

輸出申告書作成上の問題点としては、タイプと複写の二重作業となり、慣れても現行方式に比べ所要時間が増大すると指摘したものが多かった。また、その他の意見として、作成所要時間の増大、印刷ロスが増大、複写機の購入等に伴う経済的負担が増大することを挙げて

いる。

なお要望としては、E/D専用マスターの設定およびインボイス兼用の方を望む意見があった。

3.25 税 関

税関用輸出申告書の新レイアウトについては、そのレイアウトに無理があり税関職員による審査の所要時間が長くなることを指摘したものが多く、慣れても問題が残るとする意見が過半(71%)を占めていた。ワンランメソドにより作成された輸出申告書の印刷鮮明度については、静電方式による場合には問題ないが、ヘクト方式による場合には、不鮮明とする意見が33%あった。

印刷シミおよび印刷ズレについては、ヘクト方式(52%)、静電方式(75%)ともに問題があるとしている。また、実験用輸出申告書と付属書類との照合チェックについては、審査業務がやり易くなるというメリットが指摘されている。

以上問題点として指摘された事項には、今後の印刷技術の進歩、審査職員の慣れなどにより解決できるものもあるが、さらに検討課題として、ECEレイアウトキーとワンランメソドの長所を生かして、「第二次試案」の抜本的改良が必要であることを示唆している。

3.26 保 険 業 者

保険業者関係の標準化書式は、比較的よくできている、慣れれば使えるという意見が80%もあった。また、所要時間については、従来と比べ短くなるという意見が64%あり、採用による効果が期待されている。

3.27 銀 行

輸出手形付属書類に関して、点検が容易になるという意見が100%、また、所要時間の短縮化が図られるという意見が100%であった。

そのため、標準化書式を全輸出業者が採用して欲しいという要望が82%、なるべく多くの輸出業者が採用して欲しいという要望が12%あった。

銀行認証用輸出申告書に関して、必要記載事項の配列がよくない、あるいは欄が狭いので点検しにくいという意見が多かった。

4. ま と め

今回の模擬実験では、貿標委メンバーのほかに各地の輸出業者をはじめとする関連業者約110社、ならびに税関、商工会議所などが参加協力し、一つの目的に向かって協調して行動したことは、広く内外関係者に高く評価されている。

しかし、実験件数が少なかったこと、実験に供された貨物品目が処理し易い簡単なものが多かったことなどから、今回の実験データだけで標準書式とワンランメソド方式の採用の是非を問うことは早計と史料されるが、従来から論議されていた理論上の利点と問題点がある程度実証された意義は大きいといえよう。

今後は、今回の実験結果によって指摘された「第二次試案」の問題点について改善作業をさらに続け、全関連業種の合意のもとに使用できるようなわが国貿易関係標準書式とワンランメソド方式を完成させ、貿標委所期の責務を達成すべきである。

5. 標準貿易関係書式（貿標委第二次試案）フォーム

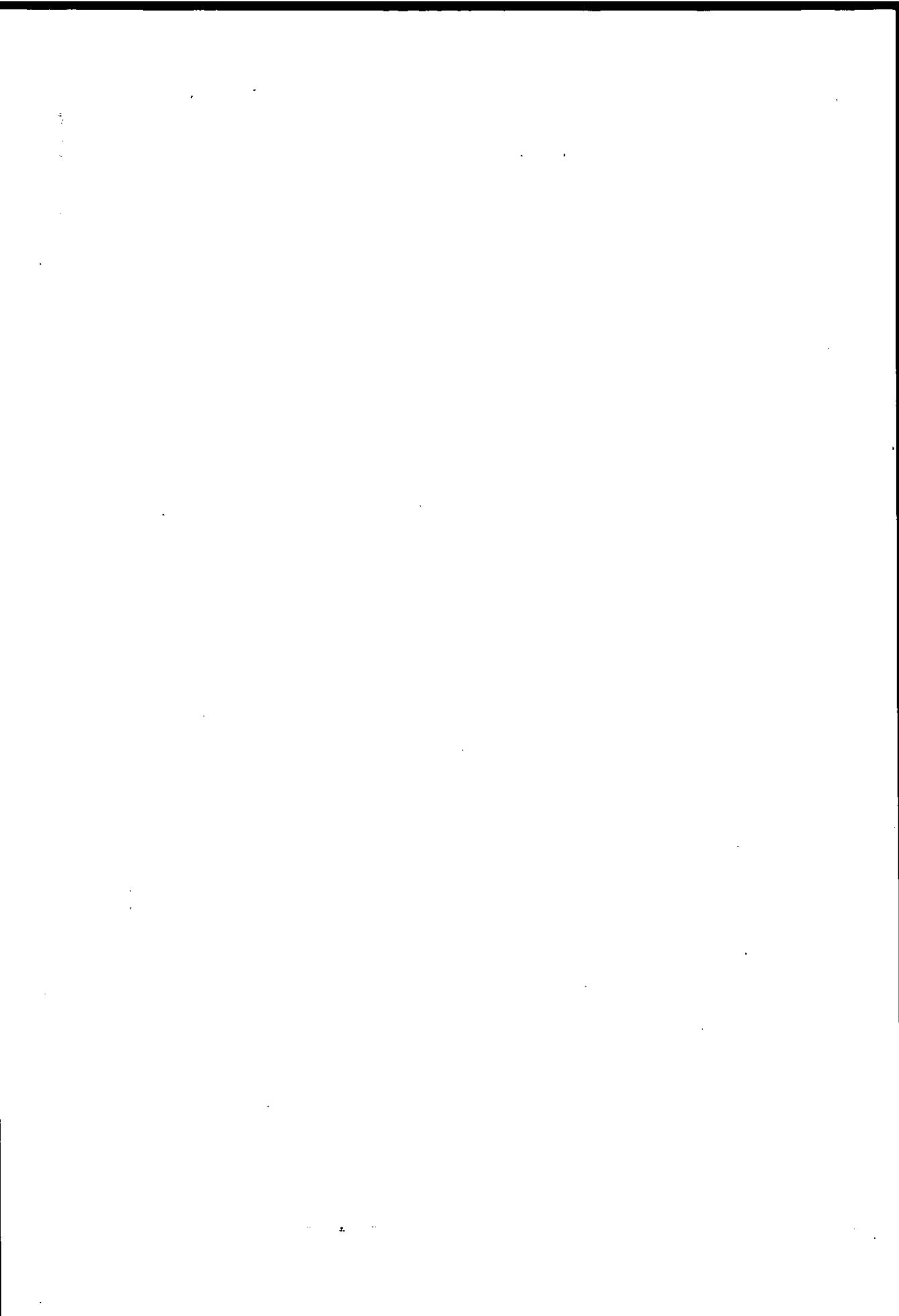
模擬実験には、貿標委が実験用に準備した下記の標準書式がそれぞれ使用された。

マスターセット（4点セット）

Master Sheet	（マスターシート）
Shipping Instruction	（船積指図書）
Shipping Application	（船積申込書）
Insurance Application	（付保申込書）

標準書式フォーム

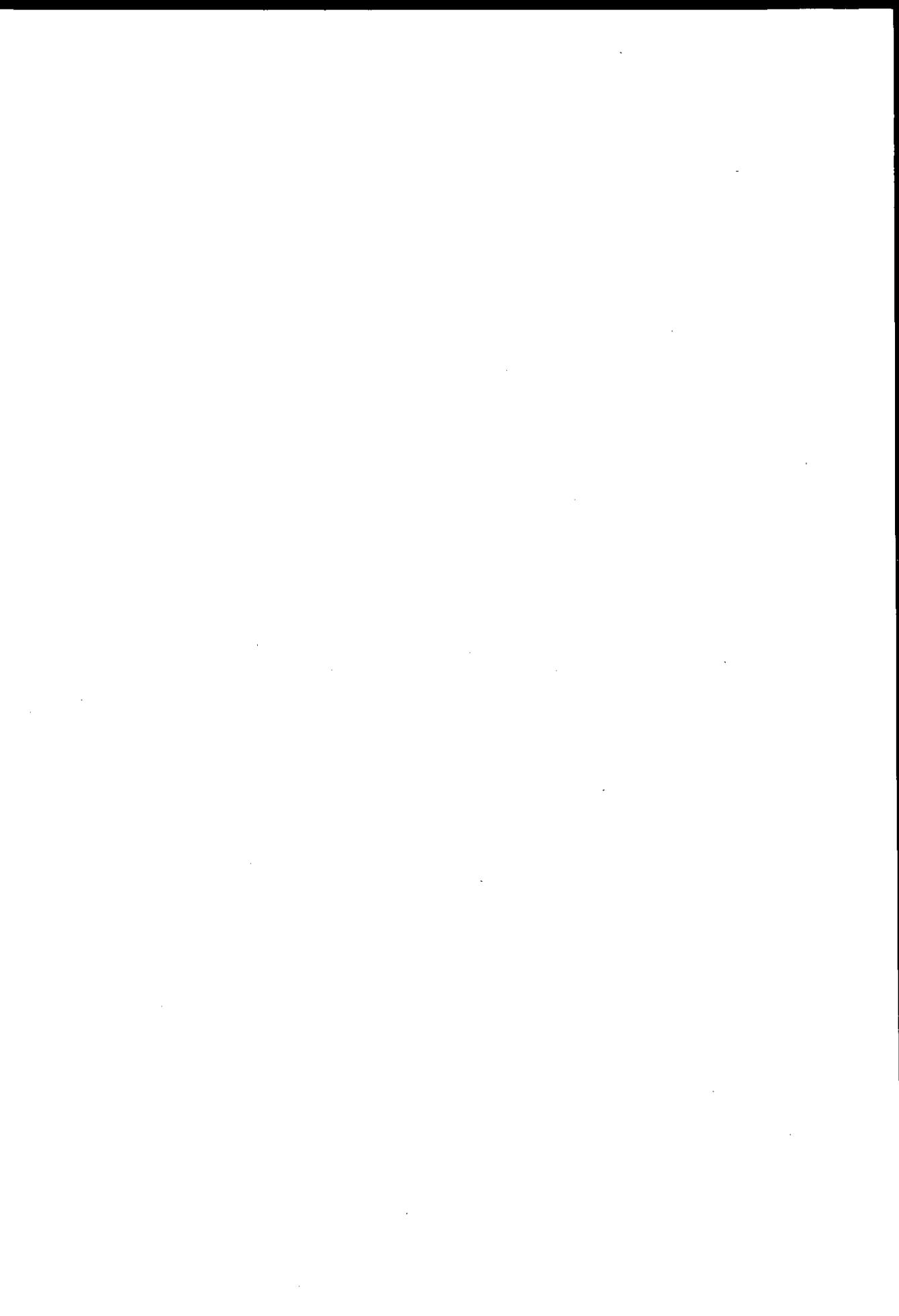
Commercial Invoice	（送り状）
Packing List	（梱包明細書）
Certificate of Origin	（原産地証明書）
輸出申告書（銀行認証用）	
輸出申告書（通関用）	
Shipping Advice	（船積完了通知書）
Shipping Order/Mate's Receipt	（エスオー/メートレセント）
Bill of Lading	（船荷証券）
Insurance Policy	（貨物保険証券）



VII. 附 録

海貨通関業務の現状分析調査

A	貨物送り状の現状分析結果	219
B	Commercial Invoice アイテムズ分析	230
C	Bill of Lading のアイテムズ分析	253
D	海貨通関業者の作成する他のドキュメント	257
E	運送人が荷送人の請求により交付する運送状の 記載必要項目	265
F	ドック・サイド検数業務における基本情報の検出 はしけ ー 本 船	267
G	Booking List ー B/L : Checker's Documentation Items (シップ・サイド検数) ...	269
H	保税上屋コード試案	274
I	フローチャート (4 図別紙)	



Ⅶ 附 録

附 録 A 貨物送り状の現状分析

1 貨物送り状の目的

内陸から港湾に向けて送られてくる輸出貨物は、毎日数え切れない個数と件数となって港頭地区に殺到してくる。これらの貨物は、保税地域に一旦置かれた後、梱包を整えたり、マークを付けられたりして輸出通関を受け、船積みに備える。

これらの貨物は、1個1個が1つの貿易取引の目的物とは限らない。数個あるいは数百個のまとまりとなって1船に積まれたり、生産出荷の計画に従って、いくつかの船に積み分けられたりする。そこで、港湾へ到着した貨物が輸出者が誰で、これの船積みの手配をする海貨通関業者が誰であるか、どの港の誰に送られるのか、何個揃えば船積み出来るのかいろいろとその貨物についての情報が必要となる。

通常、貨物送り状と定義されているのは、輸出貨物として海貨通関業者に宛てて貨物に添えて送られてくる書類のことである。しかし、現在のところ、統一書式ではなく、形態、内容も区々であり、この事実は内陸側つまり輸出者側の情報が非常に混乱していることを意味している。

2 現状解析の方法

これまで港湾経済研究所並びに港湾業務近代化研究委員会の調査では、いわゆる貨物送り状として実際に港湾に届けられた書式の記載すべき項目を書式に設けられた記載欄を摘出することによって情報の必要項目として取り、一覧表を作成したことがある。(港湾業務へのシステムズ・アプローチ (2) 1972年)

今回は実態に迫る方向で、実際に使用された「貨物送り状」において、記載されているデータを分類一覧できるようにすることとし、さらに書式の名称、発行者、宛名人などを定量的に実証し、統一書式としての「Cargo Invoice」設定への裏付けとしたいと考えるものである。

使用した「貨物送り状」は、京浜海運貨物取扱同業会会員店社で、海貨通関業務専門業者のK社が、昭和44年3月及び4月中に受領したものの207枚について解析した。貨物の内容は、輸出雑貨の典型的な品目が含まれている。

3. 解析結果

(1) 帖票の名称

最も多いのが「納品書」で79例、これに類するもので、「仮納品書」が2例、「仮納品通知書」、「納品書(倉庫用)」、「御依頼貨物納品書」が各1例ずつあった。

次に多いのは、「送り状」または「貨物送り状」で類似の「送り」(1例)、「送券」(1例)、「送票」(3例)、「物品送書」(1例)、「物品送付伝票」(1例)を含めると79例となる。他に「輸出荷物送り状」(1例)、「輸出貨物送状」(2例)のように、輸出貨物に限定した送り状が用意され使用されている場合が3例あった。

3番目はもはや極く少ない事例であるが、「出荷案内(書)」で9例あり、こうした管物を送付したという通知の形式をとった例は、「物品送付通知書」(1例)、「送品通知票」(1例)、「送品御案内書」(1例)、「貨物案内書」(1例)、「積出案内」(1例)、「送品明細書」(1例)、「荷造明細書」(1例)がある。

貨物の倉出し、倉入れの観点で、在庫管理帖票の系統を引くものとして、「出荷伝票」(2例)、「出荷指図書」(2例)、「入日記」(1例)、「倉入指図書」(1例)、「物品搬出伝票」(1例)などがある。

運送業者により起された帖票の形態をとるものとして、「路線到着原票」、「運賃請求書」、「発送依頼書」、「配達照合票」、「到着原票」、「配達原票」、「運送状」がそれぞれ1例ずつある。

輸出貨物に付せられ、船積み書類の一種である「Packing List」がそのまま使われている例が一例あり、「輸出梱包明細書」というのも1例あった。

その他では、「貨物受取人控」、「受領書」が各1例あり、単にメモ書きのみもの2例、「届」というのが2例あった。

(2) 発行者と名宛人との関係

発行者と名宛人との関係は、貨物の流れが複雑なため、いく種類かのパターンに分類できるが、検出されたパターンは12通りであった。すなわち、不明2件を除けば

①	メーカー	→	商社	89件	(43.5%)
②	メーカー	→	海貨業者	43件	(21.0%)
③	メーカー	→	梱包業者	2件	(1.0%)
④	メーカー	→	運輸(トラック)業者	1件	(0.5%)
⑤	メーカー	→	港湾管理者	2件	(1.0%)
⑥	商社	→	海貨業者	11件	(5.4%)
⑦	商社	→	梱包業者	4件	(2.0%)
⑧	梱包業者	→	商社	2件	(1.0%)
⑨	梱包業者	→	海貨業者	8件	(3.9%)

⑩ 運輸業者	→	メーカー	2件	(1.0%)
⑪ 運輸業者	→	海貨業者	18件	(8.8%)
⑫ 運輸業者	→	商社	23件	(11.3%)

圧倒的に多いのは、①であるが、メーカー（または卸問屋）が商社（輸出者である貿易業者）に貨物（商品）を送る（納品する）というパターンである。海貨業者が搬入先または荷受人の気付先として付記されている。帖票名も納品書が39例と最も多く、送り状が29例でこれに次いでいる。帖票名称は16種類もある。

次に多いのが、メーカーから輸出者の船積み業務代行をする海貨業者を直接名宛人としているパターンで、これには商社名「〇〇様分」と付記している。帖票の名称は15種類あり、やはり納品書が20例で最も多く、送り状が10例で2番目となっている。

第3位になるのが、運輸業者から商社に宛てたものだが、これはメーカーから港湾へ貨物を運ぶことを依頼された運輸業者が届け先に商社名を出している場合で、海貨業者名が付記されている。

第4位が同じく運輸業者がメーカーあるいは商社に依頼されて、届先としての海貨業者を正面に出してきた場合である。これには、商社名のあるものとなないものがあるが、今回の事例では漏れなく記載されていた。送り状が最も多く16例で他は運賃請求書、到着原票、配送照合票、積出案内などで、納品書は1例にすぎない。

第5位は、商社から海貨業者に宛てたもので、納品書5例、出荷案内3例、倉入指図書1例、送り状も送券というのと合わせても2例にしかすぎない。この⑥のパターンが本来は一番基本となるものであるが、現実の貨物の流れが、出荷元と港湾との間で曲折し、あるいは製造もしくは真の出荷元とを直接に結びつけているというような理由によるわけであろう。

第6位は、梱包業者から海貨業者へ貨物が送られてくる場合のパターンで、メーカーまたは商社から輸出梱包を依頼された梱包業者が、一旦貨物を引取って包装して、海貨業者の倉庫へ送る例である。帖票名称も納品書7例、送り状1例に限られている。

その他のパターンに現われた発行人と名宛人との関係は、余り基本的ではないといえるであろう。強いていえば、⑦の商社が梱包業者に依頼して納入先を指定するという場合をとればよいと思われる。

(3) 記載項目の集計と解析

「貨物送り状」として使用された帖票で、実際に記載された項目で、最も多い順に配列すると次の通りとなる。詳細は別表に詳しい。

① 発行年月日	203例	98.1%	(全件数に対する比)
② 発行者	202例	97.6%	
③ ケースマーク	174例	84.1%	
④ 宛名(海貨名)	169例	81.7%	
⑤ 宛名(荷主名)	160例	77.3%	

⑥ ケース全個数	1 4 6 例	7 0.6 %
⑦ 品 名	1 3 9 例	6 7.2 %
⑧ ケースナンバー	1 2 7 例	6 1.4 %
⑨ 品 番	9 4 例	4 5.5 %
⑩ ケース入数	8 6 例	4 1.6 %
⑪ 商品全個数	8 3 例	4 0.1 %
⑫ 送り状番号	7 3 例	3 5.3 %
⑬ ケース個数	7 2 例	3 4.8 %
⑭ 荷 姿	5 3 例	2 5.6 %
⑮ 注文番号	5 1 例	2 4.7 %
⑯ 出荷主名	4 5 例	2 1.8 %
⑰ 運送店名	2 5 例	1 2.1 %
⑱ 収受金(運賃)	2 4 例	1 1.6 %
⑲ 重 量	2 3 例	1 1.2 %
⑳ 取引条件(運送上)	1 6 例	7.8 %

① 発行年月日

殆んどが記載している

② 発 行 者

帖票の性格により、メーカー 1 3 7 例 6 7.0 %、商社 1 5 例 7.4 %、梱包業者 1 0 例 4.9 %、運輸業者 4 3 例 2 1.1 % に分かれる。メーカーか運輸業者ということになる。

③ ケースマーク

輸出船積み上、B/L にも必要事項となっている。ケースナンバーと組み合わさっている場合が多い。

④ 宛 名(海貨業者名)

貨物の届け先である海貨業者と輸出者である次項の宛名(荷主)が併記される場合が多い。まれに宛名(梱包業者)がある。

⑤ 宛名(荷主)

輸出の場合の一般に使用される荷主とは、輸出者(Shipper)である。商社ともいうが、直貿メーカーが出てきているので、商社では狭い概念となる。

⑥ ケース全個数

1 回の運送によって送られてきた貨物の包装を単位として数え、その全数。運送上はケースの中身よりケースの全部の数が受渡しの基礎となる。

⑦ 品 名

商品名であるが、記載内容は通称または符ちょう化したものを使用している例が多い。記号

化したものもある。

⑧ ケース・ナンバー

輸出船積みの包装にケース・マークとともに、連続した番号をつけ、貿易取引上の取引単位ごとの商品の引渡し数の確認に用いられる。パッキング・リストには、ケース・ナンバーごとに商品の入り数、品名、品番が記載されるので、重要な項目である。

⑨ 品 番

メーカー側が決めた品目番号がほとんどであるが、商社側が指定した品番というのが1例だけあった。

⑩ ケース入り数

1包装ごとに商品がいくら入っているかということで、⑬ケース個数と組み合わせ商品の数量を表示するのに用いる。

⑪ 商品全個数

⑩ケース入数×⑬ケース個数と表記するほか、全商品数量を記載している。

⑫ 送状番号

これは帖票名により名称も異なる。また印刷済みのものも多くみられた。

⑬ ケース個数

⑩ケース入数と並んで用いられる単位数

⑭ 荷 姿

包装の形態をいい、カートン、木箱、ドラム等がある。管理運送上、情報と貨物を結びつけるためには、簡便な判別要素である。

⑮ 注文番号

この番号は、海外の発注番号か、輸出者のメーカー宛、運送店宛の注文番号が判別しにくい。

⑯ 出荷主名

運送業者の送状に多く見受けられる例で、メーカー、梱包業者、時には運送業者名であるものもあった。

⑰ 運送店名

貨物の運送に従事した業者名で、扱い店等と記載している。この業者名のほか、運転手個人名を書いた例があった。

⑱ 収受金(運賃)

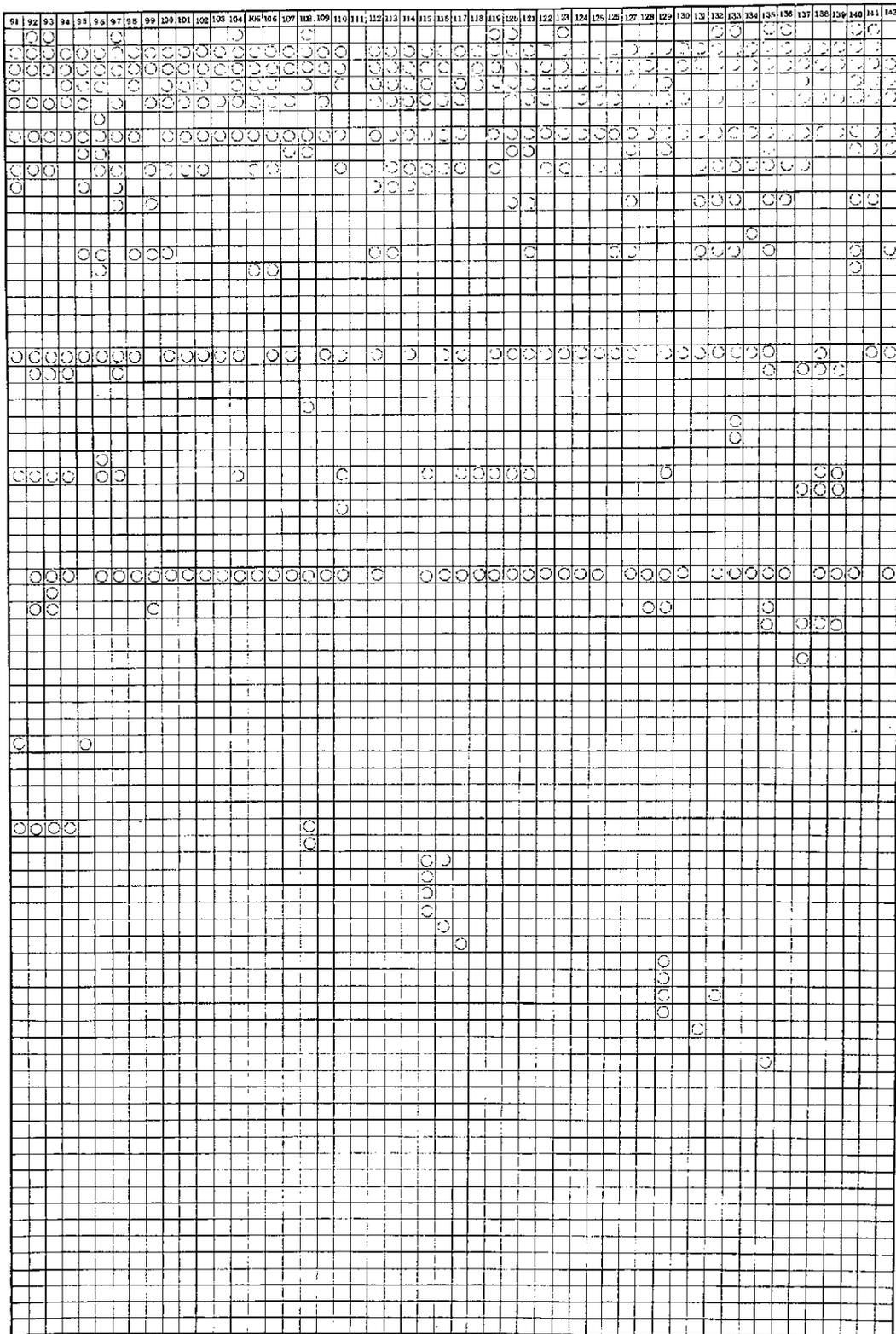
運送業者の送り状に多く記載しているので、具体的な金額が書かれている。これと⑳の取引条件、すなわち運賃の支払い方、元払か着払いかを記している場合が多い。

㉑ 重 量

メーカーで記載している例もあるが、多くは運送業者が陸上運送上の必要から計量し、記載している場合が多い。

㊦ 取引条件（運送上）

運送業者の送り状には，元払いか着払いかをはじめから印刷し，送り状自体を使い分けている例が多い。



附録B Commercial Invoiceのアイテムズ分析

表 現	記入様式	記入場所 (HEADING)	25. Invoice No. _____	26. Invoice No. Cell	27. No. _____	28. No. _____	29. No. _____	30. Invoice No. _____	31. No. _____	32. No. _____	33. Invoice No. _____	34. No. _____	35. Invoice No. _____	36. Invoice No. _____	37. No. _____	38. No. _____	39. Invoice No. _____	40. No. _____	41. Invoice No. _____	42. No. _____	43. No. _____	44. ナ シ	45. No. _____	46. No. _____	47. No. _____	48. No. _____	49. ナ シ	50. Invoice No. _____	51. Invoice No. _____	52. Invoice No. _____
1. Invoice No.	Cell	右中央下)	左はし	右中央	中 央	右はし	右はし	中央下	左はし	右 上	右 上	右 下	左 上	左 上	左 上	右はし	右 上	右 上	中央下	左はし	右横上		右はし	右はし	右 横	右 横		左はし	左はし	右横下
2. No. _____	_____	右中央																												
3. No. _____	_____	左はし																												
4. ナ シ																														
5. ナ シ																														
6. Invoice No.		左はし																												
7. Invoice No.		左はし																												
8. ナ シ																														
9. Inv. No.		中 央																												
10. No. _____	_____	左はし																												
11. No. _____	_____	中 央																												
12. ナ シ																														
13. No. _____	_____	左はし																												
14. Invoice No.	_____	右はし																												
15. Invoice No.	Cell	左はし																												
16. Invoice No.	_____	左はし																												
17. No. _____	_____	左はし																												
18. Invoice No.	Cell	右中央																												
19. Inv. No.	_____	中 央																												
20. No. _____	_____	左はし																												
21. Refer to this Invoice No.	Cell	中央最上部 INVOICEの文字上																												
22. No. _____	_____	左はし																												
23. Invoice No.	_____	右はし																												
24. No. _____	_____	右はし																												

- | | | | |
|-----------------------|-----|-----------------------|------|
| 53. Invoice No. _____ | 左はし | 59. No. _____ | 右横上 |
| 54. Invoice No. _____ | 右横下 | 60. Invoice No. _____ | 中央 |
| 55. No. _____ | 中央下 | 61. Invoice No. _____ | 左上 |
| 56. Invoice No. _____ | 右横下 | 62. Invoice No. _____ | 左上 |
| 57. Invoice No. _____ | 左横上 | 63. Invoice No. Cell | 右下中央 |
| 58. Invoice No. Cell | 右はし | 64. Invoice No. _____ | 右はし |

- a) INVOICE NO. と明確に示したもので、単なるNO. だけのもの、あるいはNO. の記入場所を明示していないもの等各種の様式があるが、これは記入場所を明確に定めるべきである。単なるNO. . . . だけではあてまいきをまぬかれぬ。
- b) 様式は、C-11でかこんだもの、アンダーラインを附したものの他であるがC-11でかこんで、DateおよびIssued Place を関連させたものが、一番見やすい。

(2) Date and Issued Place

- | | | | |
|-------------------------------|-----|------------------------|-----|
| 1. Date Tokyo Cell | 右 上 | 17. Osaka, _____ | 右 上 |
| 2. Narashino _____ | 右 上 | 18. Osaka, _____ | " |
| 3. _____ | 右 上 | 19. Date _____ Cell | " |
| 4. Date: _____ | 右はし | 20. Osaka _____ | " |
| 5. Date: _____ | " | 21. Osaka, _____ | " |
| 6. Yokohama _____ | " | 22. Date _____ | 左はし |
| 7. Tokyo _____ | " | 23. Date _____ | 右はし |
| 8. Yokohama _____ | " | 24. Osaka, _____ | " |
| 9. Osaka, _____ | 右 上 | 25. Osaka, _____ | 右 上 |
| 10. Kawasaki _____ | " | 26. Date _____ Cell | " |
| 11. Date: _____ | " | 27. Tokyo, Japan _____ | " |
| 12. _____ 19 _____ | " | 28. Tokyo _____ | " |
| 13. Osaka, _____ | " | 29. Date _____ | 右はし |
| 14. Osaka, <u>Japan</u> _____ | 右はし | 30. Tokyo, _____ | 右 上 |
| 15. Date: _____ Cell | 左はし | 31. Osaka _____ | " |

32. Tokyo _____	右 上	49. Date _____	右 上
33. Nagoya, _____	"	50. Date _____	"
34. Tokyo, _____	"	51. Date _____	"
35. Tokyo, _____	"	52. Tokyo _____	"
36. Date _____	"	53. Tokyo _____	左はし
37. Tokyo, _____	"	54. Tokyo _____	右 上
38. Tokyo, _____	"	55. Tokyo _____	"
39. Tokyo _____	"	56. Date _____	"
40. Tokyo _____	"	57. Tokyo _____	"
41. Tokyo, _____	"	58. Date; _____	"
42. Tokyo: _____	左 上	59. Tokyo _____	"
43. _____		60. Tokyo _____	中央上
44. Tokyo, 19 _____	右 上	61. Date: _____	右 上
45. Date: _____	"	62. Tokyo _____	"
46. Date _____	"	63. Date _____ Cell _____	"
47. Tokyo, _____	"	64. Date: _____	右はし
48. Date _____	"		

a) Date, Issued PlaceはInvoice No.と関連する。但しその表現様式は、まちまちである。

1) 発行場所を明記し、Dateの特記の無いもの Tokyo, _____ のような例は英文書かん文の慣例にしたがったものと考えられる。

2) Dateという表現だけのもの、ヘッディングに関連させて発行場所を省略したもの、およびCellの中にかといこみInvoice No. と同一欄に置いたもの等々である。

(3) L/C No.およびDate, Issued By

表 現	記入様式	記入場所
1. L/C No. Date Issued By	Cell	左はし(中段)
2. L/C No. ___ Dated ___ Issuing Bank _____		中央下中段より下段
3. ナ シ		
4. ナ シ		
5. ナ シ		
6. L/C No. Date 無し Contract No. & Date	Cell	左 下
Issuing Bank :		
7. L/C No. :	Cell	左 下
8. ナ シ		
9. ナ シ		
10. ナ シ		
11. L/C No. ___ Issued by ___ Dated _____		中央下一段
12. Letter of Credit No. _____		左 下
13. ナ シ		
14. L/C No. ___ Issued by _____		中央下一段
15. Bank Cert No. RC	Cell	右 上
16. L/C No. _____		左はし 中段
17. ナ シ		
18. L/C No. Date Issued by	Cell	右はし 中段
19. ナ シ		
20. ナ シ		
21. ナ シ		
22. ナ シ		
23. ナ シ		
24. ナ シ		
25. L/C No. _____ of _____		中央下段
26. L/C No. Date Issued By	Cell	右はし中段
27. L/C No. _____		左 下

- | | |
|--|---|
| 28. ナ シ | 47. ナ シ |
| 29. ナ シ | 48. ナ シ |
| 30. ナ シ | 49. ナ シ |
| 31. L/C No. _____ Dated _____ 左 下 | 50. L/C No. _____ _____ 右 下 |
| 32. L/C No. _____ _____ " | 51. L/C No. _____ _____ " |
| 33. ナ シ | 52. ナ シ |
| 34. ナ シ | 53. ナ シ |
| 35. ナ シ | 54. ナ シ |
| 36. ナ シ | 55. ナ シ |
| 37. L/C No. _____ Issued by _____ 右はし
二 段 | 56. ナ シ |
| 38. L/C No. _____ _____ 右 下 | 57. L/C No. Issued Bank _____ 左 下
Cell |
| 39. ナ シ | 58. ナ シ |
| 40. ナ シ | 59. L/C No. _____ _____ 右 上 |
| 41. L/C No. _____ Dated _____ 中央下右 | 60. ナ シ |
| 42. ナ シ | 61. ナ シ |
| 43. ナ シ | 62. L/C No. _____ Cell _____ 左下中央 |
| 44. ナ シ | 63. L/C No. Issued by _____ 右はし
Cell _____ 中 段 |
| 45. ナ シ | 64. L/C No. _____ _____ 左 上 |
| 46. ナ シ | |

a) L/C No. は多くの Invoice の中で省略されているが、書類の完結性、特に情報の荷主へのフィード・バックを考える場合、記載データとして必要なものとなるであろう。

(4) Order No.

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Order No. _____ Cell _____ 左下中央 | 6. ナ シ |
| 2. Order No. _____ _____ 中央下上段 | 7. Contract No.; Cell _____ 左 下 |
| 3. Order No. _____ _____ 右はし | (Contract No. と L/C
No. との組合せ) |
| 4. ナ シ | 8. Order No.; _____ 右 下 |
| 5. ナ シ | |

- | | | | | | | | |
|-----|--|-------|-----------|-----|--|-------|----------------|
| 9. | ナ | シ | | 37. | ナ | シ | |
| 10. | ナ | シ | | 38. | ナ | シ | |
| 11. | ナ | シ | | 39. | ナ | シ | |
| 12. | Order No. | ..... | 右はし中段 | 40. | ナ | シ | |
| 13. | ナ | シ | | 41. | ナ | シ | |
| 14. | ナ | シ | | 42. | ナ | シ | |
| 15. | ナ | シ | | 43. | ナ | シ | |
| 16. | ナ | シ | | 44. | O/No. | ..... | 左 下 |
| 17. | ナ | シ | | 45. | ナ | シ | |
| 18. | Order No. | | Cell 右下中央 | 46. | Cust.Order No. | ___ | 左 上 |
| 19. | ナ | シ | | 47. | ナ | シ | |
| 20. | ナ | シ | | 48. | ナ | シ | |
| 21. | Order No. | ..... | 左 下 | 49. | Order No. | ..... | 右はし中段 |
| 22. | ナ | シ | | 50. | ナ | シ | |
| 23. | ナ | シ | | 51. | ナ | シ | |
| 24. | ナ | シ | | 52. | ナ | シ | |
| 25. | ナ | シ | | 53. | as per order No. | ___ | 左 下 |
| 26. | ナ | シ | | | dated | ..... |  |
| 27. | ナ | シ | | 54. | ナ | シ | |
| 28. | ナ | シ | | 55. | ナ | シ | |
| 29. | Order No. | | 右はし中段 | 56. | ナ | シ | |
| 30. | Order No. | ..... | 右 下 | 57. | Your Order No. と Cell | 中央下 | |
| 31. | ナ シ (但し I/C No., Bank Cert. No., Export Licence No., Import Licence No., Contract Note No., を記入する) | | | 58. | ナ シ (Invoice No. と Contract No. とを組合せる) | | |
| 32. | ナ | シ | | 59. | Your Order No. | ..... | 左 下 |
| 33. | ナ | シ | | 60. | ナ | シ | |
| 34. | ナ | シ | | 61. | ナ | シ | Your Reference |
| 35. | ナ | シ | | 62. | ナ | シ | |
| 36. | ナ | シ | | 63. | ナ | シ | |
| | | | | 64. | ナ | シ | |

(5) Contract No.

	表 現	記入様式	記入場所
1.	ナ シ		
2.	ナ シ		
3.	ナ シ		
4.	ナ シ		
5.	ナ シ		
6.	Contract No. & Date	左はし中段	
	Cell		
7.	Contract No.	Cell	左 下
8.	ナ シ		
9.	ナ シ		
10.	ナ シ		
11.	ナ シ		
12.	ナ シ		
13.	ナ シ		
14.	ナ シ		
15.	ナ シ		
16.	Cont No. ....	.....	左はし
17.	ナ シ		
18.	ナ シ		
19.	ナ シ		
20.	ナ シ	(Your Indent No. Our Order No.)	
21.	ナ シ		
22.	ナ シ		
23.	ナ シ		
24.	ナ シ		
25.	ナ シ		
26.	ナ シ		
27.	ナ シ		
28.	ナ シ		
29.	ナ シ		
30.	ナ シ		
31.	Contract Note No.		右 下
32.	ナ シ		
33.	ナ シ		
34.	ナ シ		
35.	ナ シ		
36.	ナ シ		
37.	ナ シ		
38.	Contract No.:	.....	左 下
39.	ナ シ		
40.	ナ シ		
41.	ナ シ		
42.	ナ シ		
43.	ナ シ		
44.	ナ シ		
45.	Contract No.:	.....	右 下
46.	ナ シ		
47.	ナ シ		
48.	ナ シ		
49.	ナ シ		
50.	ナ シ		
51.	ナ シ		
52.	ナ シ		
53.	ナ シ		
54.	ナ シ		
55.	ナ シ		
56.	ナ シ		
57.	Contract No. & Date	Cell	左はし中段

- | | | | | | |
|------------------|------|-------|------------------|------|------------------------------|
| 58. Contract No. | Cell | 右はし中段 | 62. Contract No. | Cell | 左下
(L/G Noと
組合せ)
左下 |
| 59. ナ シ | | | 63. Contract No. | Cell | 左下 |
| 60. ナ シ | | | 64. Contract No. | | 左はし中段 |
| 61. ナ シ | | | | | |

(6) その他の書類番号

- | | | |
|---------------------------|-------|--------|
| 1. Sales Note No. | Cell | 右下 |
| 2. Acceptance No. | _____ | |
| Bank Certificate No. | _____ | |
| Export Licence No. | _____ | |
| 6. MBK No. | Cell | 左はし中段 |
| 7. Sales Section Code No. | Cell | " |
| 12. Export Licence No. | _____ | 左下 |
| 14. Bank Certificate No. | _____ | 右はし中段 |
| 15. Sales No. | Cell | 中央上 |
| Bought No. | " | |
| Bank Cert. No. RC- | " | |
| 16. Bank Certificate No. | _____ | 右はし中段 |
| Import Licence No. | _____ | |
| 20. Bank Certificate No. | _____ | |
| Your Indent No. | _____ | 左下中央 |
| 21. Insurance | | |
| Draft No. @ d/s through | | |
| Export Licence No. | _____ | |
| Bank Certificate No. | _____ | |
| Sale Note No. | | |
| 22. Bank Certificate No. | _____ | 左はし中段 |
| 25. Export Licence No. | _____ | 左右はし中段 |

- Bank Certificate No. _____
- MITI Code No. _____
26. B/C No. RC - _____ Cell 右 下
S/N Ote No. _____ "
27. Bank Certificate No. _____ 右 下
29. Export Licence No. _____ 左 下
Bank Certificate No. _____
31. Bank Certificate No. _____ 下¹段左右
Export Licence No. _____
Import Licence No. _____
37. Bank Certificate No. _____ 左はし中段
38. Licence No. _____
Date of Validation: _____ 下段左右
Bank Certificate No. : _____
40. Export Licence No. _____ 左はし中段
42. Customer No. _____ 右 上
Sales Note No. _____ Cell 左はし中段
44. S/N _____ 左 下
53. Bank Certificate No. _____ 右上 中段
Export Licence No. _____
56. Bank Certificate No. _____ 右はし中段
60. Export Licence No. _____ 右はし中段
61. Bank Certificate No. : _____ 左はし中段
64. Export Licence No. _____ 左はし中段

(7) 主文の表現様式

1. Sold by order and for account and risk of Messrs.
Shipped from _____ to _____ per _____ (cell)
2. Invoice of _____

Shipped per _____ Sailing on or about _____ from _____ to
_____ via _____ by order and for account of
Messrs.

3. Invoice of _____
Purchased by _____
of _____

From AISEN COMMERCIAL CO., LTD.

as per order accepted on _____ Order No. _____ to be,
shipped per M/S _____ from _____ Japan.

4. Invoice of _____
Shipped in good order and condition per _____
sailing on or about _____ from _____ to _____
for account and risk of _____

5. Messrs. _____

Shipped per S/S

From _____ to _____

Sailing on or about _____

6. Consigned to :
Messrs.

Shipped in good order and condition per

Sailing on or about :

From : Yokohama, Japan

To : (Cell)

7. Sold to : Messrs. :

Shipped in good order From :
and Condition per

to : Sailing on or about :
(Cell)

8. To : Shipped per :
On :
from :
to :
via :
Order No. :
Payment :

9. Invoice of _____
Shipped per _____ from _____ for account and risk of _____

10. Invoice of _____
Shipped in good order and condition per _____
sailing on or about _____ from _____ to _____
for account and risk of Messrs. _____
by the undersigned _____

11. Invoice of _____
Shipped by _____ of _____
per " _____ " from _____ to _____ via _____
by order and on Account of Messrs. _____

12 Sold to Messrs. _____ 19 _____

_____ Order No. _____
Shipped from _____
Letter of Credit No. _____
Export License No. _____ By _____

13. Invoice of _____
Shipped per _____ from _____ to _____
Consigned to _____

14. Invoice of _____
Shipped per _____ from _____ to _____
on account and risk of Messrs. _____
by the undersigned against Sales Note No. _____
dated _____ L/C No. _____ Issued by _____

15. For Account of Messrs. _____ Under _____
Exp. Licence No. _____
Shipped per _____ From _____, Japan to _____

16. Invoice of _____ Shipped by the undersigned
per _____ from _____ to _____
via _____ for account and risk of Messrs. _____

17. Invoice of _____
Shipped per _____ from _____
to _____ by order and on account of
Messrs. _____ by the undersigned.

18. Sold by Order and for account and risk of
Messrs.

Invoice No. Date

L/C No. Date

Issued By _____

Order No. _____ Sales Note No.

Shipped From _____ to _____ per _____, Japan

(cell)

19. Invoice of _____
Shipped per _____ Sailing on or about _____

from _____ to _____
on account & risk of Messrs. _____

20. Invoice of _____
Shipped by the undersigned per _____ on _____
from _____ to _____ via _____
for account and risk of Messrs. _____
Bank certificate No. _____ Your Indent No. _____
Our Order No. _____

21. Invoice of goods shipped by HURAO & CO., LTD. by instruction
and for account of Messrs. _____
per _____ from _____ to _____
Insurance _____
Draft No. _____ @ _____ d/s through _____
Order No. _____ Export licence No. _____
Sale Note No. _____ Bank Certificate No. _____

22. Shipped per _____ from _____ to _____
on account & risk of _____

By the undersigned against _____

23. Invoice of _____ purchased or agreed to purchase by _____ of _____
from _____
as per order accepted on _____
to be shipped per _____ sailing on _____
from _____ to _____ via _____ by the undersigned.

24. Invoice of _____ shipped per _____
 _____ from _____
 to _____ by order and for account of Messrs. _____
 _____ by the undersigned Export License No. _____ Bank
 Certificate No. _____
25. Invoice of _____ packages _____
 Shipped per _____ from _____ to _____
 Accountee : Messrs. _____
 L/C No. _____ of _____
26. Sold by Order and for account and risk of
 Messrs. _____ (Cell)
 Shipped from _____ to _____ per _____
27. Invoice of _____
 Shipped by the undersigned per _____ sailing on _____
 from Yokohama, Japan to _____ via _____
 by order and on account of Messrs. _____
 L/C No. _____ Bank Certificate No. _____
28. Invoice of _____ of _____
 Shipped per _____ Sailing on _____
 for _____ from _____ by order and for accounted
 and risk of Messrs. _____
29. Invoice of _____
 Shipped per " _____ " On _____
 from _____ to _____ via _____
 Payment _____
30. Invoice of _____
 Shipped by the undersigned per S.S. _____ Sailing on or
 about _____ from _____ to _____ via _____
 for account & risk of Messrs. _____

31. Invoice of _____
 Shipped per _____ on _____
 from _____ to _____
 by order and on account of _____
33. Invoice of _____ to be shipped per
 S.S. (M.S.) _____ from _____ to _____
 by order and for account and risk of _____
35. Invoice of _____ to be shipped per
 S.S./M.S. _____ from _____ to _____
 by order and for account of _____
36. Invoice of _____
 Sold to _____
 Address _____
 Shipped from _____ To _____ Per _____
 Sailing on _____ Via _____ Reference No. _____
37. Invoice of _____
 Shipped per _____ from _____ to _____
 via _____ on or about _____, on a/c and risk
 of Messrs. _____
38. Invoice of _____
 Shipped by the undersigned from _____ to _____
 per _____ sailing on or about _____
 by order and for account and risk of _____
39. Sold to Ship to

40. Invoice of _____
Shipped by MEIKHO INDUSTRY CORP., LTD. _____
from _____ to _____ via. _____
Shipped per : _____ Sailing on/about _____
by order, for account and risk of _____
Consignee _____
Notify _____

41. Invoice of _____
Shipped per _____ B/L No. _____ from _____ on _____
to _____ on a/c & risk of _____
Insured with _____ Ins. Pol. No. _____ for _____
Draft No. _____ at _____

42. Sold by order and account and risk of

Messrs.

Shipped per
Sailing on or about
From
Order No.
Sales Note No.
L/C No.
Dated
Issued by

44. Invoice of _____ Shipped by the undersigned from
to _____ per S.S. _____ for account and risk of M

46. Messrs. _____

Per _____ on _____
From _____ to _____

47. Invoice of _____ to be shipped per.
S.S. / M.S. _____ from _____ to _____
sailing on or about _____
by order and for account & risk of _____

48. Messrs. _____

Per _____ on _____
From _____ to _____

49. Invoice of _____ Date _____
Order No. _____
Shipped from _____
Messrs. _____ To _____ per _____
On or ab't _____

50. INVOICE OF _____
SOLD TO _____
ADDRESS _____
SHIPPED FROM _____ TO _____ PER _____
SAILING ON _____ VIA _____ L/C NO. _____

52. SOLD TO _____
RESIDENCE _____
SHIPPED FROM _____ TO _____
PER _____ DATE _____

53. Invoice of _____
Purchased by _____
from IIZUKI INSTRUMENT CO., 20-30 1-chome, Jingu-mae, Shibuya,
yaku, Tokyo, Japan.
as per order No. _____ dated _____
Shipped per _____ sailing on or about _____
from _____ to _____ via _____ by the undersigned.

54. Invoice of _____
Purchased from JAPAN PUBLICATIONS TRADING COMPANY, LTD.
Tokyo, Japan
by _____
_____ to be shipped per _____

55. INVOICE of _____
Shipped per _____ on _____ from _____ to _____
for account and risk of Messrs. _____

56. Invoice of _____ shipped by the undersigned
per S, " _____ " from _____
to _____ by order of and account and risk of

58. MESSRS. INVOICE NO.
ADDRESS CONTRACT NO.
PORT OF SHIPMENT PORT OF DESTINATION via
DATE OF SHIPMENT NAME OF VESSEL
TERMS :

59. INVOICE of _____
Shipped Per _____ from _____ to _____
for account and risk of Messrs. _____
Your Order No. _____

60. Sold to : Messrs _____ Contract No. _____
Address : _____
_____ Export License No. : _____
Shipped from : _____ to _____ per _____
Sailing on or about : _____ via _____

61. INVOICE No. : _____
Your Reference : _____
Credit No. : _____
Bank Certificate No. : _____
Sold to : _____
Consigned to : _____
Shipped from : _____
Shipped to : _____
Shipped per : _____

62. Sold to :
Messrs
Shipped in good Order From :
and condition per :
to : to: Sailing on or about
Contract No. Contract No. L/C No.

(8) 主欄の構成

1. Marks & Nos.
2. Description
3. Quantity
4. Unit Price
5. Amount

以上5つの項目は、殆んどどの Invoice にも共通しており、Quantity を前に出すか 後に
出すかのちがいはあるが、フォームも大体において共通している。
但し、これ以外の項目を記したものがある。

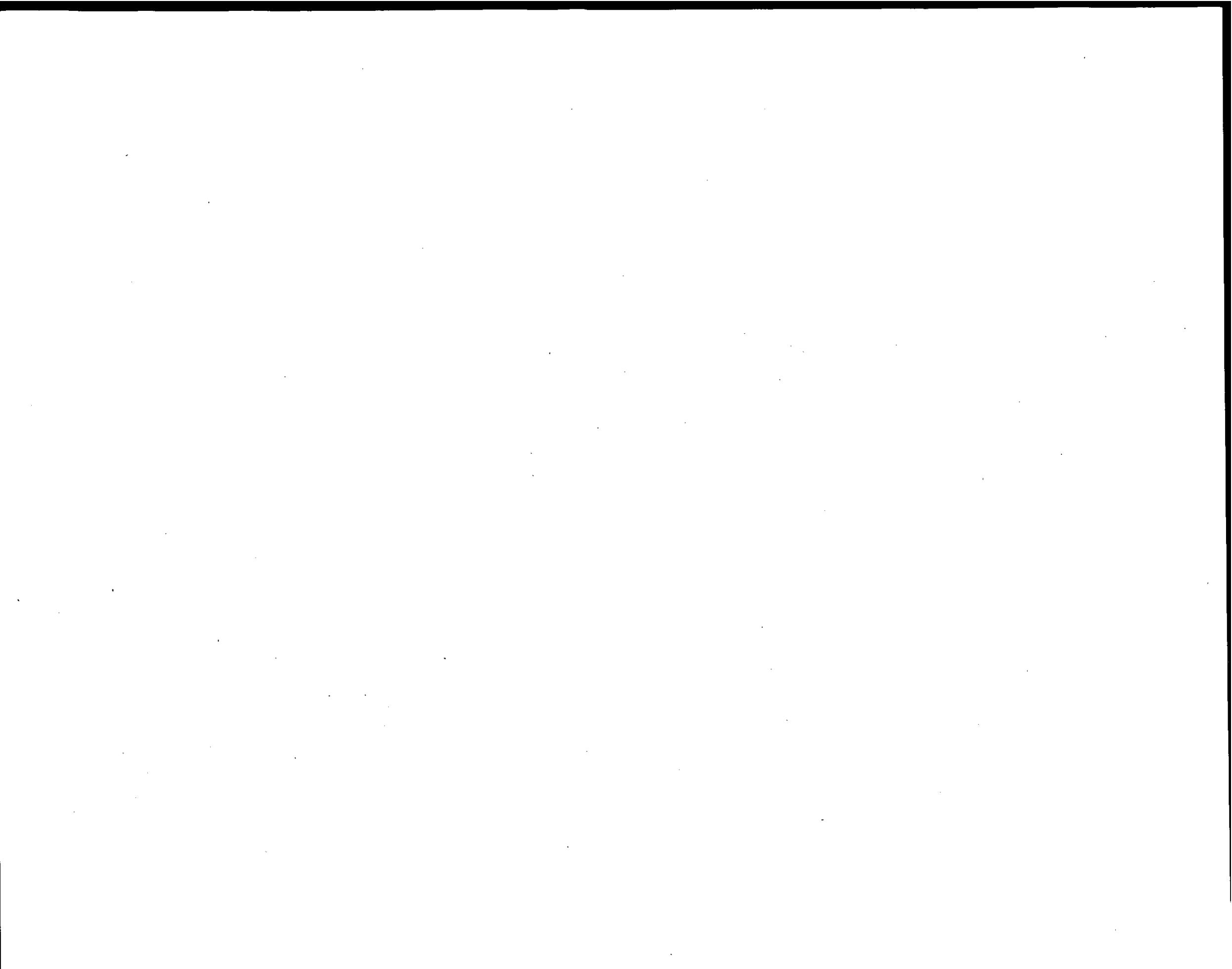
3. No. of Pkgs
7. No. of Package
- 10' Marks を上欄に取り出し、主欄は Description, Unitprice, Amount
13. Pkgs, Article No.
25. Packages
33. C/S, Order No.
35. C/S, Order No. Mfr's No.
37. Item No.
42. Item No.
43. Item No.
47. C/S, Order No.
56. Packages

(9) 主欄下

E. を O.E. の記号があるものと無いものとにわかれる。

List of Invoices

1. Marubeni—Iida Co. , Ltd.
2. Tanaka Kogyo Co., Ltd.
3. Aisen Commercial Co., Ltd.
4. Shin—Nippon Commerce, Inc.
5. Ryuku Isuzu Morter Co., Ltd., Tokyo.
6. Mitsui & Co., Ltd.
7. Tokyo Shobaura Electric Co., Ltd.
8. Hakoneya Nurseries Inc.
9. Kanerata & Co., Ltd.
10. Tama Tooling, Ltd.
11. Aoyagi. Co., Ltd.
12. Onami & Co., Ltd.
13. Kanematsu—Gosho Ltd.
14. C. Itoh & Co., Ltd.
15. Toyo Menka Kaisha, Ltd.
16. The United Traders of Osaka.
17. Kowa Company, Ltd.
18. Marubeni—Iida Co., Ltd.
19. Kida & Co., Ltd.
20. Price, Mason & Co., Ltd.
21. Murao & Co., Ltd.
22. Meiji Products Co., Ltd.
23. The West Japan Trade, Inc.
24. Nanko Bussan, Ltd.
25. Nomura Trading Co., Ltd.
26. No Heading
27. No Heading
28. K. Y. Limited
29. Matsushita Electric Trading Co., Ltd.
30. Hiruma Company Ltd.
31. Union Trading Co., Ltd.
32. Hotta Clock & Watch Co., Ltd.
33. T. Chatani & Co., Ltd.
34. Homare Dental MFG. Co., Ltd.
35. T. Chatani & Co., Ltd.
36. Osada Electric MFG Co., Ltd.
37. Matsuzaki & Co., Ltd.
38. Seiva Neckwear Co., Ltd.
39. Tokyo Optical Co., Ltd.
40. Meikho Industry Corp., Ltd.
41. Bear Shokai Ltd.
42. Mitutoyo MFG. Co., Ltd.
43. Sakai & Co., Ltd.
44. Nozawa & Co. Ltd.
45. No Heading
46. Banzai Jidosha Co., Ltd.
47. Eisai Co., Ltd.
48. Banzai Jidosha Co., Ltd.
49. The G—C Chemical Manufacturing
50. Osada Electric MFG Co., Ltd.
51. Osada Electric MFG Co., Ltd.
52. Homare Dental MFG Co., Ltd.
53. Itzuki Instrument Co., Ltd.
54. Japan Publication Trading Co.,
55. KCK Co., Ltd.
56. K. Kato & Co. Ltd.
57. Mitsui & Co., Ltd.
58. Mitsubishi Shoji Kaisha, Ltd.
59. The H. Nishizawa Shoten, Ltd.
60. Nippon Seiko K. K.
61. Nippon Electric Company, Ltd.
62. Tokyo Shibaura Electric Co.
63. Fujii Kaden Co., Ltd.
64. Fujii Electric Co., Ltd.
65. Tamba Trading Co., Ltd.
66. Kanematsu—Gosho Ltd.
67. Seitaro Arai & Co., Ltd.
68. Igarashi Trading Co., Ltd.

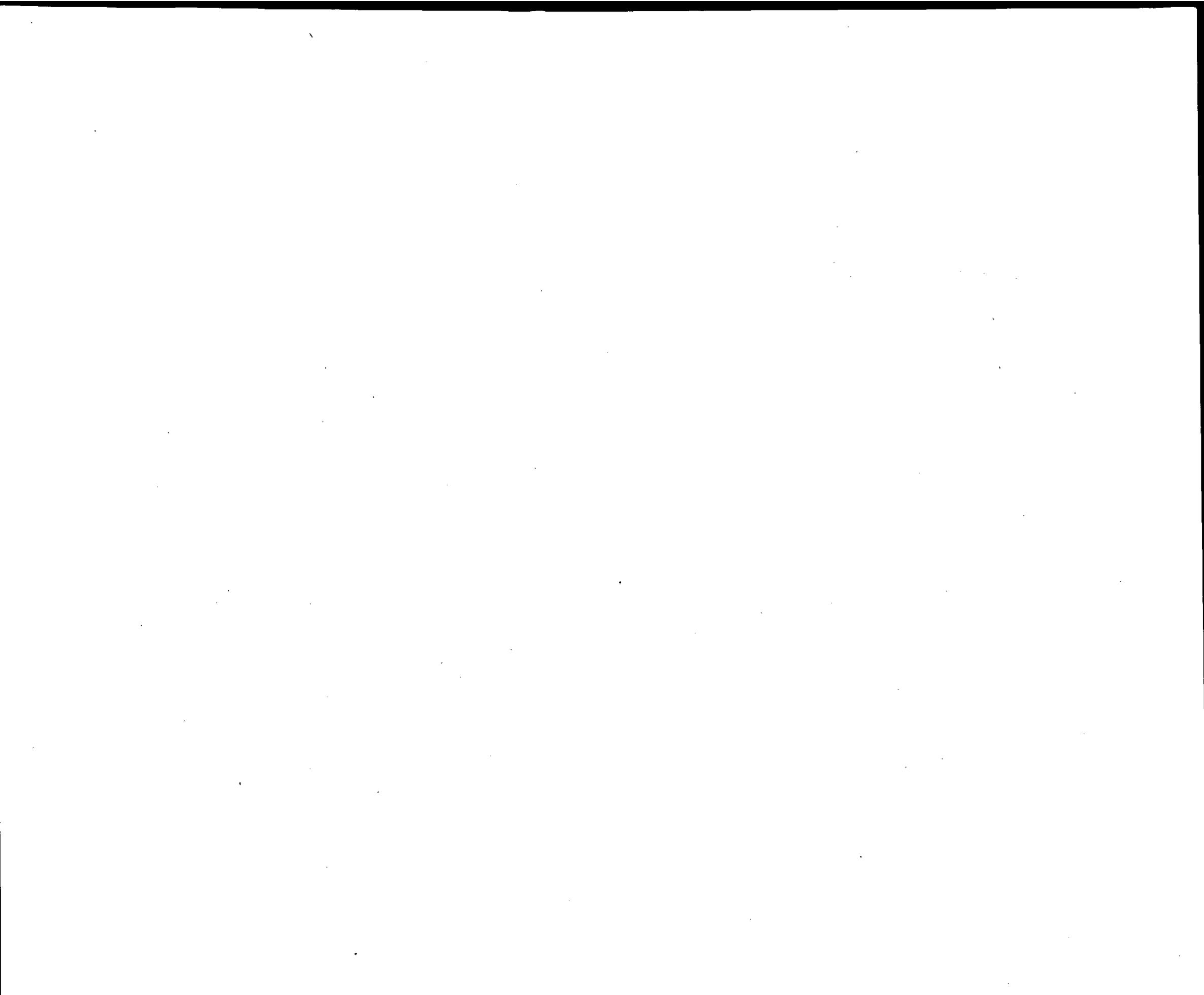


附録 C Bill of Lading アイテムズ分析

List of Be/L

- | | |
|---|---|
| 1. Nippon Yusen Kaisha | 31. Eastern Shipping Lines |
| 2. Kinkai Yusen Kaisha | 32. Ben Line |
| 3. Tokyo Senpaku K.K. | 33. Marchessini Lines |
| 4. Mitsui O. S. K. Lines, Ltd. | 34. States Marine Lines |
| 5. Mitsui O. S. K. Lines, Ltd. | 35. Thai Marine Line |
| 6. Transportation Maritime, S. A. | 36. Glen Line Limited |
| 7. M. O. Nearseas, Ltd. | 37. Blue Funnel Line |
| 8. Fujii Steamship Co., Ltd. | 38. Crusader Shipping Co., Ltd. |
| 9. Showa Shipping Co., Ltd. | 39. The Chaina Navigation Co., Ltd. |
| 10. K Line | 40. Blue Sea Line (form B) |
| 11. Maersk Kawasaki Line | 41. Blue Sea Line (form A) |
| 12. Japan Line | 42. United Philippine Lines |
| 13. Japan Line (Near Seas) | 43. Lloyd Triestino |
| 14. Tokyo Shipping Co., Ltd. | 44. Lloyd Brasileiro |
| 15. National Shipping Corporation | 45. P & O Line (Japan/India/West Pa
kistan/Gulf Service) |
| 16. South African Marine Corp., Ltd. | 46. E & A Line |
| 17. The Indo Chaina Steam Navigation
Co., Ltd. | 47. P & O Line (Homeward) |
| 18. Dominion Navigation Co., Ltd. | 48. States Line |
| 19. The Indo--Chaina Steam Navigation
Co. Ltd. | 49. Lykes Bros. Steamship Co., Ltd. |
| 20. Botelho Bulk Transport Corp. | 50. American President Lines, Ltd. |
| 21. Kansai Steamship Corp., Ltd. | 51. Pacific Far East Line |
| 22. Northern Lines Philippines | 52. United States Lines |
| 23. Norddeutscher Lloyd, Hamburg -
Amerika Linie | 53. Johnson Line |
| 24. Maersk Line | 54. Everett Siam Line |
| 25. Scandinavia Joint Shipping Service
I/S | 55. Cho Yang Shipping Co. Ltd. |
| 26. Barber Lines (Homeward) | 56. American Mail Line, Ltd. |
| 27. Australia--West Pacific Line | 57. Gold Star Line, Ltd. |
| 28. Kuntsuen Line | 58. Pacific Star Line |
| 29. Micronesia Interocean Line, Inc. | 59. Israel Navigation Co., Ltd. |
| 30. Overseas Lines, Inc. | 60. Norwegian Asia Line |
| | 61. Star Bulk Pacific Service |
| | 62. Federal Pacific Lakes Line |
| | 63. Taiwan International Line, Ltd. |

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 64. Singi Navigation Corp. | 97. Taiyoung Shipping Co., Ltd. |
| 65. Sinli Navigation Corp. | 98. Korea Marine Transport Co., Ltd. |
| 66. Daiwa Line | 99. Hanjin Marine Co. |
| 67. Polish Ocean Line | 100. M. O. Lines |
| 68. Flota Mercante Grancolombiana S. A. | 101. N. Y. K. Lines |
| 69. American Export Isbrandtsen Lines | |
| 70. Thai Maritime Navigation Co., Ltd. | |
| 71. Indonesian National Lines | |
| 72. Oriental Line Co., Ltd. | |
| 73. Sankyo Kaiun Co., Ltd. | |
| 74. Maritime Company of the Philippines | |
| 75. Royal Interocean Lines | |
| 76. N. V. Nedlloyd Lijn | |
| 77. Holland Oost Ajie Lijn | |
| 78. KOHOCAMEHT CCCP | |
| 79. Kyosei Kisen K. K. | |
| 80. Kohnan Line | |
| 81. Yamashita-Shinnihon Steamship Co. | |
| 82. Shofuku Steamship Co., Ltd. | |
| 83. Okinawa Kyodo Line | |
| 84. The Sanko Asia Line, Ltd. | |
| 85. The Union of Burma Five Star Line | |
| 86. Tohto Shipping Co., Ltd. | |
| 87. Oyama Line | |
| 88. The Shipping Corporation India Ltd. | |
| 89. Jugoslavenska Linijska Plovdba | |
| 90. Pacific Navigation System | |
| 91. Compagnie Maritime des Chargeurs Reunis | |
| 92. Compagnie des Messageries Maritimes | |
| 93. Great Pacific Navigation Co., Ltd. | |
| 94. Korea Shipping Corp., Ltd. | |
| 95. Seoul Shipping Co., Ltd. | |
| 96. Shinhan Shipping Co. | |



附録D 海貨通関業者の作成する他のドキュメント

1 はじめに

海貨通関業者の作成するドキュメント類は、業務上①官庁へ承認をを求める手続きの業務、②他業種のための代行業務、③自社の貨物管理業務、④企業活動に共通な営業・経理・労務その他の業務の4種のパターンに分類できる。

第4番目の型のドキュメントは省略し、以下海貨通関業務に固有のドキュメント類のうち、日常作成される主要なものを解説したい。

2 対官公庁に提出するドキュメント

海貨通関業者が荷主に代わって作成するドキュメントは広範であるが、海貨通関業務の通常の領域とみなされる認可、承認、許可などを求める官公庁は、税関、港湾管理者（港湾局）、海上保安庁、厚生省などに限定される。また海貨業は港湾運送事業第1種に属し、この事業種は運輸省の所管に係わるので、諸報告書が作成されている。

(1) 税関提出ドキュメント

税関へ提出されるドキュメントは、次の5種に分類される。

関税法関係

関税定率法関係

特例法関係

内国消費税関係法関係

通関業法関係

関税法関係とは、関税の確定、納付、徴収及び還付、並びに貨物の輸出及び輸入の税関手続きに関するもので、関税定率法関係の手続きが主に関税の税率、課税標準、関税の減免に係わるのに比べ、基本手続きである。

特例法関係とは、日本とアメリカとの間の相互協力、安全保障条約、相互防衛協定に基づく、もしくは日本国内の国際連合軍の地位協定に基づく特例法に規定された物品の輸出入特例の手続きである。内国消費税関係とは、主として内国消費を目的としない物品は課せられている酒税、物品税等の免除手続きである。

通関業法関係とは、通関業を営む者について、業務の規制、通関士の設置などの必要事項を定め、業務の運営の適正化を図ろうとするもので、通関業務に関する承認、報告などの手続きが含まれている。

今回は輸出通関業務に関するドキュメントを次に列挙し、解説する。

A 関税法関係

C 2 0 7 0 積荷目録提出前貨物の積卸承認申請書

関税法第16条第1項によれば、外国貨物の積卸しには、積荷目録の提出が必要とされているが、税関長の承認があれば、提出前でも行なえることになっている。必要枚数2通

C 2 1 1 0 執務時間外貨物の積卸許可申請書

関税法第19条では、税関執務時間外（日曜、祭日その他時間外）に外国貨物の積卸しをしようとする時には、税関長の許可を要するとしている。必要枚数2通

C 2 1 9 0 貨物の指定地外積卸許可申請書

関税法第24条第1項で、税関長が指定した場所以外で外国貨物の積卸しをする場合には、税関長の許可を必要としている。必要枚数2通

C 2 2 1 0 指定地外交通・船陸交通・本邦と外国との間を往来する船舶又は航空機と沿海通航船との交通許可申請書

関税法第24条では、防犯・脱税を規制する見地から、外航船または外航航空機との交通を制限している。この交通に従事する者は、あらかじめ税関長の許可を得ておかなければならない。必要枚数2通

C 3 0 0 0 他所蔵置許可申請書

関税法第30条第2号で定める保税地域内に置くことが困難もしくは著しく不適當である貨物で、税関長に期間と場所を定めて許可を得た場合は、指定条件で輸出（入）通関ができる。必要枚数2通

C 3 0 5 0 外国貨物・輸出貨物搬入届

指定保税地域（国、港湾管理者、外留埠頭公団、国鉄、新東京国際空港公団等の所有または管理する土地または建物で、貨物の保管のできる場所）へ搬入する場合は、港湾管理者等宛と兼用でき、自主管理適用保税地域を除いたその他の保税地域へ外国貨物、輸出貨物を搬入する際には、あらかじめ搬入届の提出を要する。必要枚数2通

C 3 0 6 0 外国貨物・輸出貨物搬出届

保税地域から外国貨物・輸出貨物を搬出する際にも、あらかじめ届出なければならない。（法第31条）必要枚数2通

自主管理適用地域指定保税上屋管理台帖

貨物の管理状況その他を勘案して税関長が取締り上支障がないものとして指定した保税上屋では、管理者による備付け台帖に貨物の搬入搬出の記帖が行なわれる。（令第27条第1項）

C3020 貨物移動状況報告書

自主管理の指定を受けた保税上屋の管理者は、蔵置した貨物の移動状況の報告をしなければならない。毎月1回

C3070 執務時間外貨物の出し入れ・取扱い許可申請書

休日その他の執務時間外に保税地域で外国貨物・輸出貨物・輸入してきた貨物の出し入れ、取扱いをする場合には、税関長の許可を要する（法第33条）必要枚数2通

C3090 税関職員派出申請書

輸出（入）の許可に先立ち、税関検査を要する貨物について、蔵置場所へ税関職員を派遣するのが妥当である場合には、指定検査所以外でも、職員を派出する。この場合に職員は許可事務（法第67条）、輸入許可前の貨物引取承認事務（法第73条第1項）も行なう。

C3100 貨物取扱届

指定保税地域内での貨物の内容の点検、改装、仕分けその他の手入れなどの貨物の取扱いを行なうには、税関長への届出が要る（法第40条・貨物の取扱いの第1号）。必要枚数は2通。これは保税展示場内での取扱いにも適用される。（法第62条の3）

C3110 指定保税地域（保税上屋・保税倉庫・他所蔵置）貨物取扱許可申請書

貨物取扱いに係る関税法第40条第2号の「見本の展示、簡単な加工その他これに関する行為」は指定保税地域、保税上屋、保税倉庫、他所蔵置貨物に規制が及び、これには税関長の許可が要る。必要枚数2通

C3130 保税上屋（保税倉庫・保税工場）許可期間の更新申請書

税関様式C3120で設置許可を受けた保税上屋・保税倉庫・保税工場の許可期間を更新するための申請で、保税上屋の最高期限は10年、保税倉庫も上屋と同じである。

C3240 外国貨物蔵置期間延長申請書

外国貨物は保税上屋または指定保税地域内では1か月、保税倉庫で1か月、保税工場では2年を過ぎると、税関に収容される。従って蔵置期限を過ぎる場合は、その理由を述べて期間の延長を申請し、税関長の承認を得なければならない。必要枚数は1通

C3410 仮通関貨物積みもどし申請書

博覧会等で外国貨物が国内に持ち込まれ、再び国外へ積みもどす際に行なう申告で、仮通関申告、保税運送と連関している。

C4000 外国貨物運送申告書（目録兼用）

外国貨物は開港、税関空港、保税地域、税関官署、他所蔵置場所の相互の区間だけに限り運送でき、これを税関運送というが、この運送には税関長の承認が要る。必要枚数は3通（法第

63条)

C4010 航空貨物簡易運送申告書

航空貨物については、保稅運送用にこの申告書がある。必要枚数3枚

C4020 運送期間延長承認申請書

保稅運送に必要なとする期間を承認を受けた後、さらに延長する必要がある場合にその期間の延長について承認を求める必要がある。必要枚数3通。

C5010 輸出申告書 (税関用)

輸出申告の基本書類であり、税関長に対し輸出の許可を求めるものである。税関は「許可印」を用いて、許可をする。

C5010-2 輸出申告書(つづき)

1枚のC5010フォームに書き切れない場合に使用される。多少簡略となっている。

C5200 船名・数量等変更申請書

輸出許可を得た後、積み込み船名(機名)、積み込み貨物の数量等に変更を生じた際には、税関長の承認が要る。船名変更は積みスケジュール、輸出申告の遅れによって生じることが多い。必要枚数1通

05210 航空貨物簡易輸出申告書

航空貨物は蔵置される保稅上屋が限られている場合が多いので、搬出入届、保稅運送申告書と兼用となっている。

C5240 コンテナ扱い承認申請書(個別・包括)

コンテナ・容器を輸出貨物または輸入貨物として取扱いたい場合に承認を求める申請書であり、容器を輸送手段として使用する場合と区別している。

C5250 本船扱い(ふ中扱・搬入前申告扱)承認申請書

輸出(入)申告の時期は、貨物が保稅地域に入ってからであるが、保稅地域へ入れなくて申告を行なうことも、貨物の性格上ありうる。本船に先に積み込む場合(大型物である機関車)はしけ(艇)に積んでおいて申告する場合など各種の場合がある。輸出(入)申告書と同時に提出される。必要枚数は2通。

C5390 指定地外貨物検査許可申請書

関税法第69条第2項では、輸出(入)貨物の輸出(入)時の税関検査は、税関長の指定場所以外の検査を認めており、この許可をあらかじめ得ておかなければならない。必要枚数2通
税関職員派出申請も併せて行なわなければならない。手数料が必要。

C 8 0 0 0 臨時開庁承認申請書

休日その他の執務時間外に税関職員に執務を依頼する時には、税関長の承認を求めなければならない。(法第98条) 必要枚数は2通 手数料も必要

C 8 0 2 0 証明書交付申請書

税関は税関事務についての証明書類の交付を請求があれば、行なっている。(法第102条) 必要枚数2通。手数料も必要。

0 8 0 4 0 執務時間外貨物の積卸し/出し入れ又は取扱い許可に係る手数料の予約承認申請書

執務時間外の貨物の積卸しや出し入れ取扱いが同一申請者によって恒常的に行なわれる場合手数料を予納または前納することが認められている。(税関関係手数料令第16条第1項) 必要枚数は2通

申告撤回申請書

税関様式ではないが、輸出(入)申告の取消しの申請である。

申告書借用書

同じく税関様式ではないが、受理され、審査中の申告書を借受ける場合の借用書である。

貨物の輸出に係るクレーム処理のための全部(一部)無為替輸出承認報告書(税関用)

違約その他の理由で、輸出された貨物の代わりに全部または一部の代替品を無為替で輸出するについての輸出承認を通産省(通商事務所)に求めると同時に、税関にも報告しなければならない。

B 関税定率法関係

関税定率法関係の手続きは、輸入貨物に課せられる関税の税率、課税標準関税の減免その他に関するものであるが、輸出業務と関係のあるのは、主に減免関係である。輸入された貨物でその全部または一部が再輸出される場合

① 免税となる貨物(関税定率法第117条)

② 減税となる貨物(法第17条の2)

がある。また輸出貨物の製造用原料品については

③ 免税される原料品(法第19条)

④ 減税となる原料品(同上)

⑤ もとし税がある原料品(同上)

がある。これらの免税、減免、もとし税のための申請書には次の書式を使用し、海貨通関業者が輸出者に代わり行なっている。

T 1 1 8 0 輸入原料品等の関税の額の証明願

2通

T 1 3 4 0	再輸出貨物減免税明細書	
T 1 3 5 0	再輸出免税貨物亡失届	3通
T 1 3 7 0	再輸出期間延長承認申請書	2通
T 1 3 8 5	再輸出減免税貨物の輸出の届出書	1通

再輸出は輸出申告では「積みもどし」と定義しているのので、輸出申告も併せて行なう。

輸出貨物に使用された原料品の減免税、もどし税については

T 1 6 1 0	もどし税を受けるため課税原料品を保税工場に入れることの承認申請書	3通
T 1 6 2 0	課税原料品により製造した貨物を輸出した場合の関税の払もどし申請書	2通

C 関税暫定措置法・特例法関係

国民経済の健全な発展に資するため、必要な物品の関税率の調整に関し、関税率法、関税法に対し、暫定的特例を定めようとしたもので、主に輸入貨物に適用されている。またアメリカ軍隊のための明示の輸入貨物は関税、内国消費税は免除されている。

F 1 0 4 0 免税物品輸出入申告書

F 1 0 5 0 軍納物品輸出入申告書

D 内国消費税関係法関係

輸出に当たり、内国消費税（主として物品税）の免除される物品については、次の書式を海貨通関業者が輸出者に代わり作成する。

輸出申告書付表

物品 4 0 物品税未納税・特殊用途免税物品 移出版売通知書・移入購入届出書・証明書

(黒色)

E 通関業法関係 (後に港湾運送事業法関係と併記する)

(2) 港湾局提出ドキュメント

港湾局(港湾管理者)に対しては、公共上屋、野積場などを使用し、埠頭内を貨物を運搬し、積卸すので、これらの施設使用上の手続きで、輸出入の区別はない。

危険物有害物事前連絡表

港湾施設(物揚場)使用願

物揚場とは、はしけ溜りなどの沿岸施設を指している。

様式 2 号 上屋荷さばき地使用継続許可願

様式 2 号の 2 上屋荷さばき地使用完了届

第 2 号様式 重量物用橋型起動機使用願

貨物搬入届 (税関共用)

貨物搬出届 (税関共用)

火気取扱作業 承認願

(3) 海上保安庁提出ドキュメント

港長としての海上保安庁に対しては、港則法による安全荷役の規制があり、次の手続きを海貨通関業者が行なうことがある。

第10号様式 危険物荷役許可申請書

第11号様式 危険物運搬許可申請書

錨地指定報告書

(4) 厚生省検疫所提出ドキュメント

動植物の防疫のための検疫・検査は、輸入業務に多いが、輸出の場合には次の手続きをする。

様式29号2 畜産物輸出検査申請書

様式29号1 動物輸出検査申請書

(5) 運輸省地方海運局・大蔵省税関提出ドキュメント

港湾運送事業法は運輸省所管で、海貨通関業者は、港湾運送事業の限定1種ないし普通1種の免許を要し、通関業法は大蔵省所管で、同時に通関業の免許をも有しなければならない。このため企業活動や業務の面で類似の承認、報告をすることになるので、港湾運送事業と通関業との手続き関係を対照できるように記した。

港 湾 運 送 事 業	通 関 業
様式1乃至様式3-12 港湾運送事業免許申請書表紙乃至事業計画	B1060 通関業許可申請書
様式4乃至様式4-12 添付書類	B1010 許可条件変更申請書
様式1乃至様式4 港湾運送運賃及び料金認可申請書	B1070 営業明細書
様式1乃至様式4 港湾運送約款認可申請書	組織関係
様式1 港湾運送事業計画変更認可申請・届出書(事務所)	従業員関係
様式2 同 (労働者)	資産関係
様式3 同 (荷役機械)	損益関係
様式4 港湾運送事業計画変更認可申請・届出書(船舶及びはしけ)	B1080 宣誓書
様式5 同 (引船)	B1090 営業所新設許可申請書
様式7 同 (上屋、野積場及び水面貯木場)	B1140 通関業の許可申請事項等の変更届
港運1号 一般港湾運送引受実績報告書	B1150 専任通関士の設置免除承認申請書
港運2号 港湾運送引受実績報告書	B1160 通関業者(通関士)印鑑使用変更届
	B1170 通関業務取扱台帖
	B1171 通関業務取扱明細書(簿)
	B1180 従業者等の選(解)任異動届
	B1190 通関業務定期報告書
	通関業務取扱実績

港運 3号	港湾運送部門収支明細書	通関業務の収支の総額及び支出の内訳
海運 2号	はしけか動実績報告書(月報)	通関業務の従事者構成
海運 3号	沿岸荷役実績報告書(月報)	組織関係
海運 5号	労働者数及びか動実績報告書 (年報)	B 1 3 2 0 通関士確認届
海運 6号	はしけ保有増減状況報告書 (年報)	B 1 4 3 0 通関取扱件数報告書
海運 7号	通船引船保有増減状況報告書 (年報)	
海運 8号	荷さばき場保有増減状況報告書 (年報)	
海運 9号	荷役機械保有増減状況報告書 (年報)	
	海難報告書	

3. 船社その他に代わり作成するドキュメント

(1) 船社のために作成するドキュメント

Shipping Order (Container Load Plan はコンテナ貨物の場合)

Bill of Lading

Mate's Receipt (Dock Receipt はコンテナ貨物の場合)

(2) 荷主に代わって作成するドキュメント(行なわない場合も含む)

9 0 1 輸出申告書(銀行用)

9 0 5 輸出取引内容訂正変更願

Commercial Invoice

Packing List

45 The Gulf & East Coast of N. America

(ガルフ及び北米東岸沿岸輸送特許申請書)

Shipping Application

4. 作業のため作成されるドキュメント

荷受メモ

貨物受領書

入庫報告書・保管台帖・在庫報告書

出庫指図書

施検用紙

Equipment Receipt (コンテナ機器用)

コンテナ移動票(コンテナ機器用)

附録 E 運送人が荷送人の請求により交付する 運送状の記載必要項目

港務業務近代化研究委員会

	商 法 第570条Ⅱ	港務運送標準 約款第4条	鉄道運輸規程 第50～53条	鉄道營業法第 18条の①、③	貨物營業規則 第11条	一般貨物自動 車運送事業運 送約款第5条	日本航空国際 貨物運送約款 第3条	日本航空国内 貨物運送約款 第6条
貨物の印	○	○				○		○
番号	○	○	○	○	○	○		○
個数	○	○	○	○	○	○	○	○
荷姿	○	○	○	○	○			○
品名	○	○	○	○	○	○		○
価格		○				○	○	○
重量	○	○	○	○	○	○	○	○
容積	○	○	○	○	○	○		
仕向け港		○						
到達地国		○						
(狭小港)		○						○
具体的	○					○	○	
仕出し地		○					○	○
荷受人の氏名	○	○	○	○	○	○	○	○
商号	○	○	○	○	○	○	○	○
住所		○	○	○	○	○	○	○
貨物到達通知先		○						
荷送人の氏名		○	○	○	○	○	○	○
商店		○	○	○	○	○	○	○
住所		○	○	○	○	○	○	○
作成地	○		○	○	○	○		
作成年月日	○	○	○	○	○	○		○
委託者の氏名		○						
商号		○						
住所		○						
運賃積戻り金支払 方法		○	○	○	○	○		○
条件(予約)		○	○	○	○			○
B/L作成枚数		○						
委託者の希望事項		○						
発送停車場名			○	○	○			
到達停車場名			○	○	○			
要債表示金額(貨 物の価額)			○	○	○	○	○	
高価品名告金額 (種類)			○	○	○	○		
貨物引換証交付の 要否(含船荷証券)			○	○	○			
運賃割増の差額					○			
運賃計算取上の 貨物の性質					○			
貨物運送上・貨物 通知書の要否					○			
現はかり使用有無					○			
経路の指定					○			
引換証明の要否					○			
付添人人数					○			

	荷 送 第570条Ⅱ	港海運送標準 約法第4条	鉄道運輸規程 第50～53条	鉄道營業法第 18条の①、③	貨物營業規則 第11条	一般貨物自動 車運送事業運 送約款第5条	日本航空國際 貨物運送約款 第3条	日本航空國內 貨物運送約款 第6条
專用郵便物の際 の專用標名					○			
集貨先(自動車標 発車扱)					○	○		
集配の番号					○			
爆発物・火工品の 明細					○			
放射性物質の区分					○	○		
毒物の種類					○			
免状特約記号					○			
貨物損傷の現状								
小口扱・車扱重量 別車扱専属性の別 別運地自動車運送 取扱事業者名 (指定のみ)						○ ○ ○		
品代金取立委託料						○		
代引目的金額 予約便名 日付 予約運送人							○ ○ ○	
確定便名 日付 運送人							○ ○	
運送代理人名 住所 コード							○ ○ ○	
費用支払い手段							○	
関税申告額							○	
保険申込額							○	
運賃前払い着払い の別							○	
運賃外費用の前払 い着払いの別							○	
運賃の種類(10続)							○	
特定大口割引運賃							○	
適用運賃量							○	
運賃計算合計							○	
重加料金							○	
運賃外費用計							○	
他費用							○	
取扱い票額							○	
持参人サイン							○	
受領人サイン							○	
送り状ナンバー							○	

附録F ドックサイド検数業務における基本情報の検出 はしけ→本船

	作業種別	荷役作業	送り状	クリ	船積付	送り状	水積	本船積取	バランス	本船積	Daily	Voucher	Time
	番号	指示書	(標)	シート	回		製造番号	積日積	シ	製造番号	Report		Sheet
1	作業種別 輸入	○		○									
2	輸出	○		○			○						
3	倉庫回漕	○											
4	荷主	○											
5	本船	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
6	入港年月日	○	○					○		○	○	○	○
7	パース	○		○				○		○	○	○	○
8	船内	○						○		○		○	○
9	揚場又は積場	○	○		○		○						
10	幹中扱	○											
11	月日	○											
12	取扱間待ち船側	○											
13	B / L 番号	○		○									
14	S / O 番号	○		○									
15	新印	○		○		○	○			○			
16	品名	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
17	個数(数量)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
18	吨数	○	○					○		○	○		
19	仕向港(輸出)(地)	○			○	○	○	○		○			
20	担当課	○	○					○					
21	担当者	○	○	○	○			○	○				
22	発行	○											
23	振込名	○			○	○	○	○		○			
24	電話	○											
25	注意事項(摘要)	○	○	○	○		○	○				○	
26	年月日	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
27	船(青紙)	○		○	○						○		
28	地区責任者		○										
29	氏名												
30	作業時間(荷役時間)		○		○			○			○		
31	場社時間		○										
32	手仕舞時間		○										
33	点検者		○										
34	仕向(あて名)			○									
35	トラック名			○									
36	天候							○		○	○		
37	出し方番号(名)			○	○	○	○	○		○			
38	フォワーダー			○									
39	荷姿			○									
40	重量			○									
41	メジャー(容積)			○			○			○	○		
42	(氏名)登録番号			○				○	○				

Items	作業依頼 項目	給付作業 指示書	送り状 (枚)	マニ シート	郵便付 送	送り状	通 信 費	本船内取 種目数	バラン シート	本船種 報告書	Daily Report	Voucher	Time Sheet
43	出立に到着時間					○							
44	揚上りの揚上時間					○							
45	整備票引 種 数					○							
46	“ 車載ノ容積					○							
47	荷役時間 開始					○		○	○	○	○	○	
48	“ 終了					○		○	○	○	○	○	
49	荷 州					○		○					
50	夜間荷役 種 数					○							
51	“ 電 数					○							
52	荷役第 何日							○					
53	作業区分 員 中							○		○		○	○
54	“ 前 夜							○		○		○	○
55	“ 後 夜							○		○		○	○
56	備 電							○	○	○			
57	総電量(トンネージ)							○					
58	マニフェスト							○					
59	オーバー・ショート							○					
60	ネット作業時間							○					
61	出港年月日(時間)										○	○	
62	本日積上り高										○		
63	本日装の累計										○		
64	総量に対するバラン										○		
65	ギャング 数										○		○
66	フックマン										○		
67	チーフオフィサー										○	○	
68	チーフチャッカー										○		
69	本船トシ数(フィズ・トン)											○	
70	船 長											○	
71	Voy 日												○
72	労働者数(乗務)												○

附録G Booking List B/L
Checker'S Documentation Items
(シップサイド検数)

No. Documentation Items	1. (M.O.)	2.	3.	4. (J.L.)	5. (Status Marine)	6. (JCTC)	7. (NYK)	8. (JCTC)	9. (JCTC)	10. (JCTC)	11. (JCTC)	12. (JCTC)	13. (JCTC)	14. (JCTC)	15. (Y.S. Line)
	Booking List	Booking Report	Booking List By Commodity	S/O M/R	Cargo Loading List	Lading Cargo List	Pre-Sling Cargo Report	Tally Sheet	Exception List (A)	Exception List (B)	Stowage Plan	Daily Report of Works	List of Lost Hours	Voucher	Bill of Lading
1 Date	○	●	○	○			○	○	○	○		○	○	○	○
2 No. (Sheet)	○		○		○	○		○				○			○
3 Port E.T.D.	○		○	○		○	○	○	○	○	○	○		○	○
4 M.S.	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5 Destination	○	●	○	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○
6 S/O NO.	○			○	○	○	○	○	○	○					○
7 Description	○	●		○		○	○								○
8 S/O Ton	○														
9 Further Prospect	○														
10 Total	○														
11 Cancelled S/O NO.	○														
12 Remarks	○	●	○	○	○	○	○		○	○		○		○	
13 Confirmed by	○			○			○								
14 Shipper		●		○											○
15 Forwarding Ag't		●		○	○				○	○					○
16 Voy. NO.	○	●	○	○	○	○	○		○	○	○		○	○	
17 Commodity		●	○						○	○		○			
18 M/T (Weight)	○	●				○						○		○	○
19 Line			○				○					○			
20 R/Tons			○									○			
21 Req. Space			○												
22 Date and hour (Docu- ment)				○											
23 Date and hour (Cargo Alongside)				○											
24 Lighter's Name				○											
25 B/L NO.				○			○	○	○	○					○

No Documentation Items	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	(M.O.)			(J.L.L.)	(States Marine)	(JCTC)	(NYK)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(Y.S. Line)
	Booking List	Booking Report	Booking List By Commedi.	S / O M / R	Cargo Loading List	Loading Cargo List	Pre-Sling Cargo Report	Tally Sheet	Exception List (A)	Exception List (B)	Stowage Plan	Daily Report of Works	List of Lost Hours	Voucher	Bill of Lading
26. Consignee				()											()
27. Notify Party				()											()
28. Final Destination				()											()
29. Freight Payable at				()											()
30. No of Original Bs/L.				()											()
31. Marks & Numbers				()					()	()					()
32. Number and Kind of Packages				()	()	()			()	()		()			()
33. Gross Weight				()				()							()
34. Measurement				()	()			()							()
35. Van No				()											
36. Seal No				()											
37. No of Contents				()											
38. Hatch No. & Nos.				()		()		()			()	()	()		
39. Stowed Place				()			()	()	()	()		()	()	()	
40. Checker (Chief)				()					()	()		()	()	()	
41. Weight (Pounds)					()										
42. Sailing on						()									
43. Marks						()		()							
44. Style Type of Cargo						()	()	()	()	()				()	
45. Measurement Tons	()					()	()							()	
46. P kgs						()									
47. Stow						()									
48. Signed by							()								()
49. Weight (L/T)							()								
50. Working time								()							
51. Weather								()				()			
52. Lighter/Wharf								()							
53. Berth								()	()	()		()		()	

Items	Documentation	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
		(M.O.)			(J.L.)	(States Marine)	(JCTC)	(NYK)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(JCTC)	(Y.S.Line)
		Booking List	Booking Report	Booking List By Commodi.	S/O M/R	Cargo Loading List	Loding Cargo List	Pre-Sling Cargo Report	Tally Sheet	Excep- tion List (W)	Excep- tion List (B)	Stowage Plan	Daily Report of Works	List of Lost Hours	Voucher	Bill of Lading
84. W. Tons													○			
85. Arrived at													○			
86. Arrived from													○			
87. Sailed on													○			
88. Sailed													○			
89 Working Hours													○			
90. To-Days Total (work)													○			
91. Previous													○			
92 Grand Total													○			
93. Remains													○			
94. Gangs													○			
95. Laborers													○			
96. Daytime													○	○	○	
97. Night Time													○	○		
98. Lost Hours (from)													○	○		
99. Lost Hours (to)													○	○		
100. Shifting or Assorting													○			
101. Stevedore													○			
102. Operations													○			
103. Along Side Cargo (tons)													○			
104. Side Remaining													○			
105. Not Along Side													○			
106. Fore man													○			
107. Number of Checker														○		
108. Actual Hours														○		
109. Half Night														○	○	
110. All Night														○	○	
111. Ship's Agents															○	

附 録 H 保 税 上 屋 コ ー ド 試 案

E.) 港湾コード試案（保税上屋倉庫等）

1.) 海貨情報と作業情報との接点としての保税上屋、倉庫等

港湾において官庁、管理者、およびそれぞれの業界が共通に使用する統一コードが必要となるであろう。これらのものは、埠頭、バース、上屋、倉庫、鉄道駅、専用ターミナルその他のこまごました施設が含まれるであろう。

われわれはいま輸出の Cargo System を検討しているので、Cargo Inventory の見地から、貨物情報のフローを詳細に調べた場合に、このキー・ポイントとなるものが保税上屋、倉庫であることがわかる。この地点は、すべての輸出貨物（雑貨）が必ず通過しなければならない地点であって、海貨情報では、貨物のストック・ポイント、作業情報では、本船向け貨物の搬出場所という性格を持ち、この地点で通関が行なわれる。

このような観点から、われわれは港湾の統一コードの第一着手として保税上屋、倉庫等のコード化からはじめた。

2.) コード作成の基本的考え方

横浜港からの輸出貨物のフローは、本論の第三章で示した通りであるが、その発生源は

神奈川県	39.3%
東京都	35.6%

で、全体の74.9%を占める。その他は中部地方、東北地方、近畿地方、その他と広汎な地域にわかれていゝる。これらの貨物の最終ストック・ポイントとして、主として東京湾岸の東京、横浜地区に約1,000ヶ所が存在する。これらのストック・ポイント、すなわち保税上屋倉庫、その他のコード化に対して、われわれの研究委員会は、数ヶ月にわたって、ディスカッションを行なった。

最初に、検討した問題は、コードの桁数であって、あまり細かい意味を持たせても取扱いには複雑であるし、あまり簡単なものでは、利用範囲が狭められるというところから6桁ないし7桁くらいが適当であるという結論に達し、最終的に次のような構成を考えた。

A 桁 性格区分	B 桁 港域区分	C 桁 ゾーン区分	D 桁 埠頭区分	E 桁	F 桁 施設の個有番号
A～F及びXの 英字	A～F及びXの 英字	A～Kの英字 (但し横断の場合) * LQ は使用不可	0～9の数字	D桁の範囲内でのシーケンス順	

各桁の内容は次の通りである。

- A桁
- A 公共上屋
 - B 公共野積場
 - C 保税上屋
 - D 保税倉庫
 - E 保税工場
 - F コンテナ・ヤード
 - X 野積場（私設及び臨時に設けられたもの）

- B桁
- A 東京都
 - B 川崎市
 - C 横浜市
 - D 横須賀市
 - E 千葉県
 - F BCDを除いた神奈川県
 - X その他

- C桁
- A 鶴見ZONE
 - B 出田町埠頭ZONE（出田町、瑞穂）
 - C 山内・高島埠頭ZONE
 - D 中央ZONE（センター、大さん橋）
 - E 山下埠頭ZONE
 - F 本牧埠頭ZONE
 - G 根岸湾ZONE
 - H 金沢ZONE
 - J 大黒埠頭ZONE（現在なし）
 - K 内陸ZONE（その他一括）

D桁 ZONE 埠頭区分

- | | | | |
|---|---------------------------|---------|---------------|
| A | 現在鶴見埠頭という名称（公称）がないので全部「0」 | | |
| B | 出田町「1」 | 瑞穂「2」 | その他埠頭にないもの「0」 |
| C | 山内「1」 | 高島「2」 | その他「0」 |
| D | 新港「1」 | 大さん橋「2」 | その他「0」 |

E	山下 「1」	その他「0」
F	本牧 「1」	その他「0」
G	公共埠頭がないので全部「0」	
H	“	「0」
J	大黒埠頭「1」 → 現在なし	
K	全部「9」（内陸一括）	

◎ C桁ZONE区分の内容

鶴見ZONE (A)

寛政町、安善町1, 2丁目、浜町、仲通、汐入町、弁天町、木町通、下野谷町、小野町、木広町1, 2丁目、生麦町、生麦1, 2, 3, 4, 5丁目、大黒町（以上鶴見区）

子安通、守屋町、宝町、恵比須町（以上神奈川区）

出田町・瑞穂埠頭ZONE (B)

龜住町、稲荷町、東神奈川町、御殿町、神奈川通、浜町、新浦島町、千若町、星野町、出田町、鈴繁町、瑞穂町（全部神奈川区）

山内・高島埠頭ZONE (C)

飯田町、幸ヶ谷、宮前町、青木通、綿花町、栄町、大野町、金港町、橋本町、山内町、北幸1, 2丁目、南幸1, 2丁目、高島1, 2丁目、平沼1, 2丁目（以上神奈川区）

西平沼町、緑町、桜木町4, 5, 6, 7丁目、花咲町4, 5, 6, 7丁目、戸部町、戸部木町、御所山町、紅葉ヶ丘、宮崎町（以上西区）

中央ZONE (D)

新港町、内田町、桜木町1, 2, 3丁目、花咲町1, 2, 3丁目、野毛町、宮川町、海岸通、元浜町、北仲通、本町、南仲通、弁大通、太田町、相生町、住吉町、常盤町、尾上町、真砂町、港町、吉田町、福富町（西, 仲, 東）通、伊勢佐木町、木広町、羽衣町、蓬萊町、万代町、日本大通、横浜公園、不老町、翁町、長者町（全部中区）

山下埠頭ZONE (E)

山下埠頭、山下町、扇町、寿町、松影町、吉浜町、石川町、打越、山手町、元町、新山下1, 2, 3丁目、新山下町（全部中区）

本牧埠頭 ZONE (F)

本牧埠頭、小港町、本牧十二天、本牧町 3, 4 丁目、錦町、本牧元町、かもめ町、豊浦町、本牧大里町、本牧三之谷、間門町、千鳥町、根岸町 (全部中区)

根岸湾 ZONE (G)

東町、西町、原町、鳳町、磯子 1, 2, 3 丁目、新磯子町、新森町、森 1, 2, 3 丁目、新中原町、中原 1, 2, 3, 4 丁目、新杉田町、杉田町 (全部磯子区)

金沢 ZONE (H)

昭和町、富岡町、堀口、長浜、西紫、片吹、紫町、金沢町、谷津町、寺前町、泥亀町、町屋町、平潟町、洲崎町、乙鱸町、野島町、柳町、六浦町、朝比奈町 (全部金沢区)

大黒埠頭 ZONE (J)

なし

内陸 ZONE (K)

以上の構成の過程で、B 桁の X とは、上記に示されている地域区分のその他の部分を含むものであるが、これを細に規定すると、コードがさらに複雑になり、かつ、わが国の地域コードに関する考え方がまだ統一されていないので、実用上このていどで差しつかえないとして、その他 (X) に一括したものである。ディスカッションの過程で、最初は 7 桁を考えていたが、こうした考え方から 6 桁に縮少したものである。

コードブックの作成にあたって保税上屋倉庫のリストは、横浜税関の御厚意により同関の保税地域表一覧を使用させていただいた。但しこのリストは昭和 46 年度のもので、その後の変化を含んでいない。

上記リストの外に、市営土屋、野積場 (荷捌場) が加えられている。これは横浜市港湾局の資料を使用させていただいた。

コード化のロジックをディスカッションする過程で、日本貨物検査協会、全日本検査協会、京浜海運貨物取扱同業会の代表のかたがたが参加していただき貴重な御意見を賜わったことを感謝したい。特に野積場のチェックは向南運輸の柴田氏が御多忙中のところを自らその仕事に当られた。

コード化のロジック、特に地域コードのロジックを十分に検討することが出来なかったが、次に示すものは、多くのディスカッションの中から生まれたものである。

3.) コードブックからの抽出例

いま、コードブックの中から、横浜市内に関するものの若干を抽出して例示すると、次のようになる。

鶴見ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
179	エッソ・スタンダード石油㈱ 鶴見油槽所	鶴見区安善町 2-5	C C A 0 0 0
185	シェル石油㈱ 横浜油槽所	" " 2-4	C C A 0 0 1
208	モービル石油㈱ 鶴見油槽所	" " 2-1	C C A 0 0 2
342	エッソ・スタンダード石油㈱ "	" " 2-5	C C A 0 0 3
346	シェル石油㈱ 横浜油槽所	" " 2-4	C C A 0 0 4
349	昭和石油㈱ "	" " 2-4	C C A 0 0 5
350	ゼネラル石油㈱ "	" " 2-3	C C A 0 0 6
361	日本カテックス㈱ 横浜事業所	" " 2-3	D C A 0 0 7
364	モービル石油㈱ 鶴見油槽所	" " 2-1	C C A 0 0 8
178	旭硝子㈱ 京浜工場	" 小野町 44-1	E C A 0 0 9
260	東京芝浦電気㈱ タービン	" 末広町 1-9	E C A 0 1 0
261	" 鶴見	" " 2-4	E C A 0 1 1
263	日本鋼管㈱ 鶴見造船所	" " 2-1	E C A 0 1 2
269-9	" 京浜製鉄所	" " 2-1	E C A 0 1 3
269-10	" "	" " 1-1	E C A 0 1 4
269-11	" "	" " 1-6	E C A 0 1 5
262-3	日本石油精製㈱ 横浜製油所	" 生麦町 1-18-1	E C A 0 1 6
181	麒麟麦酒㈱ 横浜工場	" " 1-17-1	E C A 0 1 7
194	鶴見倉庫㈱	" " 2-1-1	C C A 0 1 8
354	"	" " - "	D C A 0 1 9
186	常盤倉庫㈱ 鶴見営業所	" 大黒町 1-37	C C A 0 2 0
188	鈴江組倉庫㈱ 大黒町	" " 1-55	C C A 0 2 1
189-2	辰巳倉庫㈱鶴見埠頭(営) 大黒橋(営)	" " 1-11	C C A 0 2 2
190-2	大黒倉庫㈱	" " 1-25	C C A 0 2 3
193	中部飼料㈱ 横浜工場	" " 1-55	E C A 0 2 4
198	日新運輸倉庫㈱ 新興倉庫	" " 1-47	C C A 0 2 5
201	日本通運㈱新興支店大黒町倉庫	" " 1-21	C C A 0 2 6
351-3	辰巳倉庫㈱大黒橋(営) 鶴見埠頭(営)	" " 1-11	D C A 0 2 7
356	日新運輸倉庫㈱ 新興倉庫	" " 1-47	D C A 0 2 8

出田町・瑞穂 ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
162	京浜興産㈱	神奈川県神奈川通 3-64	CCB000
168-1	大日通運㈱	出田町倉庫	新浦島町 2-1-3
168-2	"	"	" 2-1-18
170	日本カーボン㈱	横浜工場	" 1-1
171	日本農産工業㈱	"	" 2-2
176	三菱倉庫㈱	横浜支店出田町	" 2-1-1
177-1	横浜倉庫㈱	東神奈川営業所	" 2-1-10
177-2	"	"	" 2-1-16
337	日通商事㈱	"	" 2-1
339	横浜倉庫㈱	東神奈川営業所	" 2-1
173	日清製油㈱	横浜神奈川工場	千若町 1-3
169	日本製粉㈱	横浜工場	" 2-1
172	日 産 ㈱	千 若 町	" 2-1
175	三井倉庫㈱	"	" 2-1
338	"	"	" 2-1
158	泉 組	出 田 町	" 3-1
159	協同飼料㈱	横 浜 工 場	" 3-1
161-1	京浜倉庫㈱	神奈川ストックセンター	" 3-1
334	"	"	" 3-1
128	岩井の胡麻油㈱	足野町 7	CCB009
155-1	横浜市 営	出田町 3	ACB100
160	楠原輸送㈱	出田町倉庫	" "
161-2	京浜倉庫㈱	神奈川ストックセンター	" 地先
163	京浜バナナ共同荷受㈱	" 3	CCB103
164	京浜港運物	" 1-30	CCB104
165	相模運輸㈱	京浜支店出田町	" 1-1
166	神料倉庫㈱	出田町埠頭	" 1-3
167	新東運輸㈱	出田町倉庫	" 1
174	早川運輸㈱	出田町	" 1-31

山内・高島ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
155-2	横浜市営	神奈川県山内町10	A C C 1 0 7
156	横浜冷蔵㈱	" 1	C C C 1 0 8
9090	山内埠頭1号上屋	" 山内埠頭	A C C 1 0 9
9091	" 2号上屋	" "	A C C 1 1 0
129-1	小田原運輸㈱	西区高島 1-1-16	C C C 2 0 0
130	港栄作業㈱	" 1-2-32	C C C 2 0 1
131	向南運輸㈱	" 1-2-20	C C C 2 0 2
132	三協運輸㈱	高島 " 1-8,9	C C C 2 0 3
134	鈴江組倉庫㈱	高島町 " 1-2-35	C C C 2 0 4
138	南進運輸㈱	" 1-2-74	C C C 2 0 5
139	日本運輸倉庫㈱	" 1(高島埠頭内)	C C C 2 0 6
140-1	日東倉庫㈱	横浜支店 " 1-2-35	C C C 2 0 7
141	日新運輸倉庫㈱	高島町倉庫 " 1-2-34	C C C 2 0 8
143	日本国有鉄道東京南鉄道管理局 高島駅第1,第2水運貨物上屋	" 1-3-54	C C C 2 0 9
146-1	㈱日吉回酒店	" 1-2-68	C C C 2 1 0
148	三井倉庫㈱	高島町 " 1-2-44	C C C 2 1 1
151	横浜共立倉庫㈱	" 1-2-10	C C C 2 1 2
152	㈱横浜貿易倉庫	" 1-6,7	C C C 2 1 3
322	三協運輸㈱	高島 " 1-9	D C C 2 1 4
328-2	㈱日吉回酒店	" 1-2-68	D C C 2 1 5
331	三井倉庫㈱	高島 " 1-12	D C C 2 1 6
332	横浜共立倉庫㈱	" 1-2-10	D C C 2 1 7 ¹
333-2	㈱横浜貿易倉庫	" 1-7	D C C 2 1 8
9106	高島埠頭1号上屋	" 1高島埠頭	A C C 2 1 9
9107	" 2号上屋	" "	A C C 2 2 0
9108	" 3号上屋	" "	A C C 2 2 1
9109	" 4号上屋	" "	A C C 2 2 2
9110	" 荷捌地	" "	B C C 2 2 3

中央 ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
9	川西倉庫 株式会社 横浜支店海岸通	中区海岸通 3-9	C C D 0 0 0
18	商船運輸倉庫 株式会社 万国橋倉庫	" 4-24	C C D 0 0 1
36	日新運輸倉庫 株式会社 万国橋	" 5-25	C C D 0 0 2
44-1	三菱倉庫 株式会社 横浜支店海岸通	" 2-4	C C D 0 0 3
51	横浜貿易倉庫 株式会社	" 2-7	C C D 0 0 4
277	川西倉庫 株式会社 横浜支店海岸通	" 3-9	D C D 0 0 5
290	三菱倉庫 株式会社	" 2-4	D C D 0 0 6
295	横浜貿易倉庫 株式会社	" 2-7	D C D 0 0 7
27-1	帝産倉庫 株式会社	北仲通 5-58-2	C C D 0 0 8
27-2	"	" 5-57	C C D 0 0 9
286	"	" "	D C D 0 1 0
24	関野運輸 株式会社	本町 4-42	C C D 0 1 1
35	日東倉庫 株式会社 横浜支店日本大通	日本大通 14	C C D 0 1 2
37-2	日本運輸 株式会社	" 15	C C D 0 1 3
50	横浜富島組 株式会社	長者町 4-42-1	C C D 0 1 4
275	アメリカンモーターズ 株式会社	" 1-3-4	D C D 0 1 5
2	インターナショナルエクスプレス 株式会社 新港	新港町 1-6	C C D 1 0 0
4	宇徳運輸 株式会社 一文字	" 1-2	C C D 1 0 1
10	関東郵船運輸 株式会社 一文字倉庫	" 1-10	C C D 1 0 2
11	京浜輸出入貨物取扱業協同組合 新港	" 1-5	C C D 1 0 3
17	ジャパンエクスプレス 株式会社	" 無番地	C C D 1 0 4
20	鈴江組倉庫 株式会社 一文字埠頭	" 1-3	C C D 1 0 5
25-1	大東運輸 株式会社	" 1-11	C C D 1 0 6
26	中外倉庫運輸 株式会社 一文字営業所	" 1-4	C C D 1 0 7
42	丸全昭和運輸 株式会社	" 1-1	C C D 1 0 8
43	三井倉庫 株式会社 新港町	"	C C D 1 0 9
44-3	三菱倉庫 株式会社 横浜支店海岸通	" 新港埠頭構内	C C D 1 1 0
48	横浜新港倉庫 株式会社	" 無番地	C C D 1 1 1
53	横浜冷蔵 株式会社 新港埠頭工場	" 1-9	E C D 1 1 2

中央 ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
278	関東郵船運輸 一文字倉庫	中区新港町 1-10	D C D 1 1 5
282	株ジャパンエクスプレス 中央倉庫	" 無番地	D C D 1 1 4
284	大東運輸 一文字倉庫	" 1-11	D C D 1 1 5
285	中外倉庫運輸 一文字営業所	" 1-4	D C D 1 1 6
289-1	丸全昭和運輸	" 1-1	D C D 1 1 7
289-2	"	" 地先 背後 埋立地	D C D 1 1 8
293	横浜新港倉庫	"	D C D 1 1 9
9010	新港埠頭 1号上屋	" 新港埠頭	A C D 1 2 0
9011	" 2号上屋	" "	A C D 1 2 1
9012	" 3号上屋	" "	A C D 1 2 2
9013	" 4号上屋	" "	A C D 1 2 3
9014	" 5号上屋	" "	A C D 1 2 4
9015	" 6号上屋	" "	A C D 1 2 5
9016	" 8号上屋	" "	A C D 1 2 6
9020	" 9号上屋	" "	A C D 1 2 7
9021	" 10号上屋	" "	A C D 1 2 8
9022	" 11号上屋	" "	A C D 1 2 9
9023	" 12号上屋	" "	A C D 1 3 0
9024	" 煉瓦2号上屋	" "	A C D 1 3 1
9060	" A号荷捌地	" "	B C D 1 3 2
9061	" B号荷捌地	" "	B C D 1 3 3
9062	" C号荷捌地	" "	B C D 1 3 4
9063	" D号荷捌地	" "	B C D 1 3 5
22	株住友倉庫 横浜支店	海岸通 1-1	C C D 2 0 0
28	東西上屋倉庫	" "	C C D 2 0 1
29-2	" 第1, 第2	" "	C C D 2 0 2
44-2	三菱倉庫 株 横浜支店海岸通	" "	C C D 2 0 3
52	横浜埠頭 株 棧橋	" "	C C D 2 0 4
283	株住友倉庫 横浜支店新港倉庫	" "	D C D 2 0 5

山下埠頭 ZONE

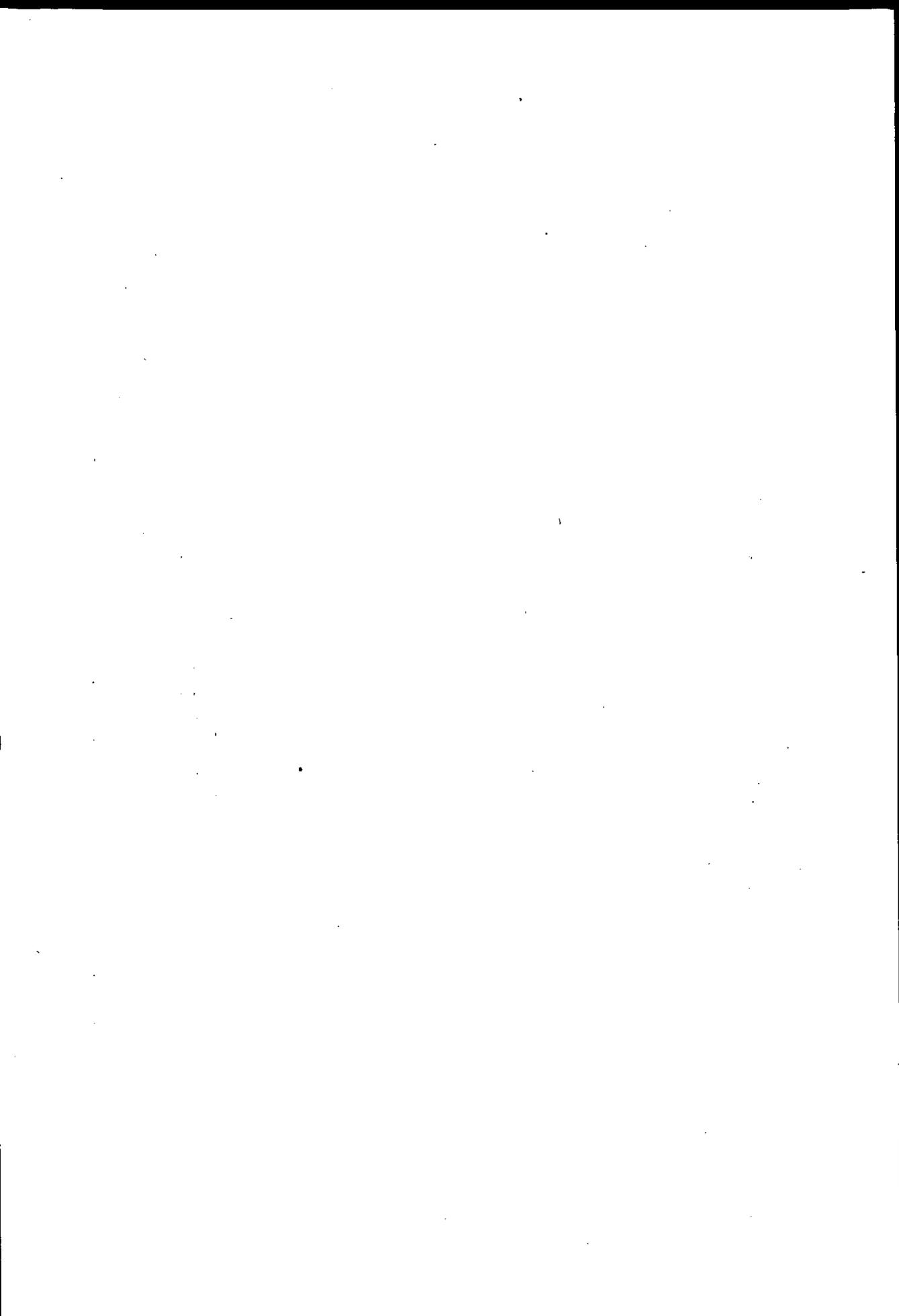
Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
316	藤木企業 株式会社 新山下	中区新山下 3-4-7	DCE0 6
317-2	富士倉庫 株式会社	" 3-11-41	DCE0 7
318	富士貿易 株式会社 新山下	" 3-9-3	DCE0 8
321	リーマン・ウエルシュリー・エンド・コンソーシアム・エステイ	" 3-5-20	DCE0 9
9000	山下埠頭 4号上屋	山下町 山下埠頭	ACE100
9001	" 5号上屋	"	ACE101
9002	" 6号上屋	"	ACE102
9003	" 7号上屋	"	ACE103
9004	" 8号上屋	"	ACE104
9005	" 9号上屋	"	ACE105
9006	" 10号上屋	"	ACE106
9017	" 1号上屋	"	ACE107
9018	" 2号上屋	"	ACE108
9019	" 3号上屋	"	ACE109
9042	" A号荷捌地	"	BCE110
9043	" B号荷捌地	"	BCE111
9044	" C号荷捌地	"	BCE112
9045	" D号荷捌地	"	BCE113
9046	" E号荷捌地	"	BCE114
9047	" F号荷捌地	"	BCE115
9048	" G号荷捌地	"	BCE116
9049	" H号荷捌地	"	BCE117
9050	" I号荷捌地	"	BCE118
9051	" J号荷捌地	"	BCE119
9052	" K号荷捌地	"	BCE120
9053	" L号荷捌地	"	BCE121
9054	" M号荷捌地	"	BCE122
9055	" N号荷捌地	"	BCE123
9056	" O号荷捌地	"	BCE124

本牧埠頭 ZONE

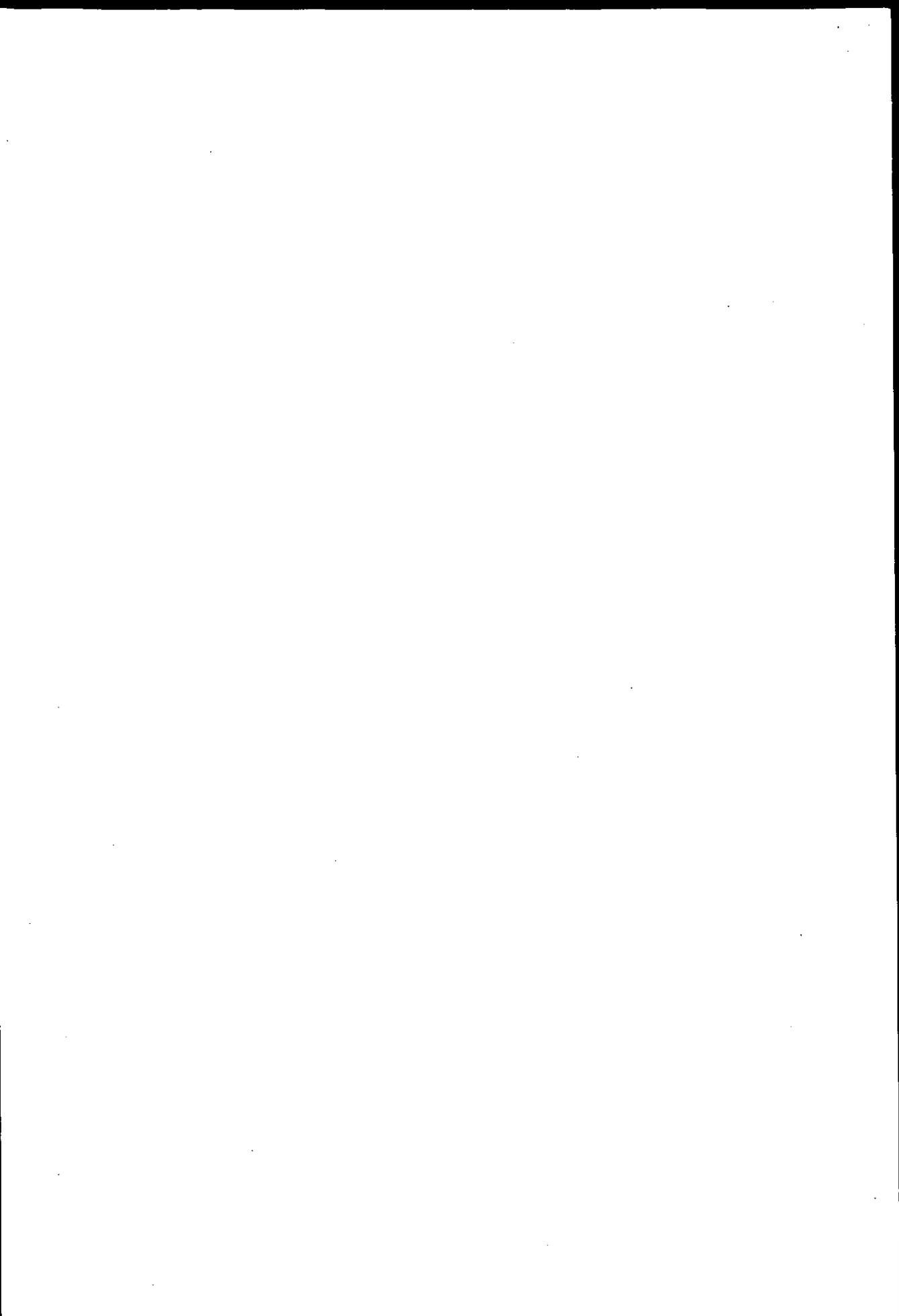
Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
60-1	日産自動車 本 牧	中 区 錦 町 8	C C F 0 0 0
61-1	日新運輸倉庫	" 22-24	C C F 0 0 1
61-2	"	" 27	C C F 0 0 2
61-3	"	" 20	C C F 0 0 3
61-4	"	" 28-1	C C F 0 0 4
61-5	"	" 29-1	C C F 0 0 5
63	日東倉庫 横浜支店本牧埠頭	" 9	C C F 0 0 6
64	日本通運 本 牧	" 10	C C F 0 0 7
66-1	原田港湾作業	" 19-1	C C F 0 0 8
66-2	"	" 25	C C F 0 0 9
66-3	"	" 26	C C F 0 1 0
66-4	"	" 33	C C F 0 1 1
69	三井倉庫 本 牧	" 9	C C F 0 1 2
252	日本鋼管 "	" 10	C C F 0 1 3
298	日東倉庫 横浜支店本牧埠頭	" 9	D C F 0 1 4
55	寿産業 かもめ町	かもめ町 6	C C F 0 1 5
56	山九運輸機工 横浜本店本牧	" 57	C C F 0 1 6
57	昭和梱包運輸 本 牧	" 6	C C F 0 1 7
59-1	富島運輸 横浜本牧埠頭工場	" 62	E C F 0 1 8
59-2	" "	" 55	E C F 0 1 9
62	日新運輸倉庫 かもめ町	" 8	C C F 0 2 0
65	日本国際輸送 "	" 13	C C F 0 2 1
67	原田港湾作業 "	" 9	C C F 0 2 2
68	丸全昭和運輸 本牧埠頭荷捌所	" 10	X C F 0 2 3
296	エ ス エ ー	" 25	D C F 0 2 4
54	国際埠頭 豊浦町	豊浦町 5	C C F 0 2 5
60-2	日産自動車 本 牧	" 3	C C F 0 2 6
297	国際埠頭	" 3	D C F 0 2 7
58	昭和海運 コンテナヤード	本牧埠頭 1	F C F 1 0 0

本牧埠頭 ZONE

Card No.	名 称	所 在 地	コ ー ド
70	ユナイテッド・ステーツ・ラインズ・インコーポレーション・コンテナ・ヤード"A"	中区本牧埠頭1	F C F 1 0 1
71	Y S Lコンテナヤード	"	F C F 1 0 2
9025	本牧埠頭 B突 1号上屋	本牧埠頭	A C F 1 0 3
9026	" " 3号上屋	"	A C F 1 0 4
9027	" " 4号上屋	"	A C F 1 0 5
9028	" " 5号上屋	"	A C F 1 0 6
9029	" " 7号上屋	"	A C F 1 0 7
9030	" " 8号上屋	"	A C F 1 0 8
9031	" " 9号上屋	"	A C F 1 0 9
9032	" C突 1号上屋	"	A C F 1 1 0
9033	" " 2号上屋	"	A C F 1 1 1
9034	" " 3号上屋	"	A C F 1 1 2
9035	" " 4号上屋	"	A C F 1 1 3
9036	" " 5号上屋	"	A C F 1 1 4
9037	" " 7号上屋	"	A C F 1 1 5
9038	" " 9号上屋	"	A C F 1 1 6
9039	CFS本牧埠頭 D突 D-1	"	F C F 1 1 7
9040	" " D-2	"	F C F 1 1 8
9041	" " D-3	"	F C F 1 1 9
9064	本牧埠頭 6号荷捌地	"	B C F 1 2 0
9065	" 9号荷捌地	"	B C F 1 2 1
9066	" 10号荷捌地	"	B C F 1 2 2
9067	" 11号荷捌地	"	B C F 1 2 3
9068	" B突 1号上屋付属荷捌地	"	B C F 1 2 4
9069	" " 3号 "	"	B C F 1 2 5
9070	" " 4号 "	"	B C F 1 2 6
9071	" " 5号 "	"	B C F 1 2 7
9072	" " 6号 "	"	B C F 1 2 8
9073	" " 7号 "	"	B C F 1 2 9



VIII. 参 考 資 料



VII 参 考 資 料

海 外 機 関 資 料

○ SITPRO

Project INTERFACE

1st Report (英文, 邦文)

2nd Report (英文, 邦文)

○ NCITD

NCITD 活動報告書 1973年版

[Paperwork or Profit ?]

(英文, 邦文)

○ COSTPRO

「カナダ貿易手続簡素化委員会設立における

政府覚書 COSTPRO 規約及び作業計画書」

(邦文)

標準貿易関係書式(貿標委第二次試案)模擬実験アンケート分析報告書

海 貨 業 者 編

税 関 編

通 関 業 者 編

海 運 業 者 編

保 險 業 者 編

銀 行 編

輸 出 業 者 編

貿易関係書式標準化委員会 (邦文, 英文)

[A SUMMARY REPORT ON THE TRIAL USE OF STANDARD TRADE
DOCUMENTS IN JAPAN]

国連E C E貿易拡大委員会簡素化部会活動報告及び議案

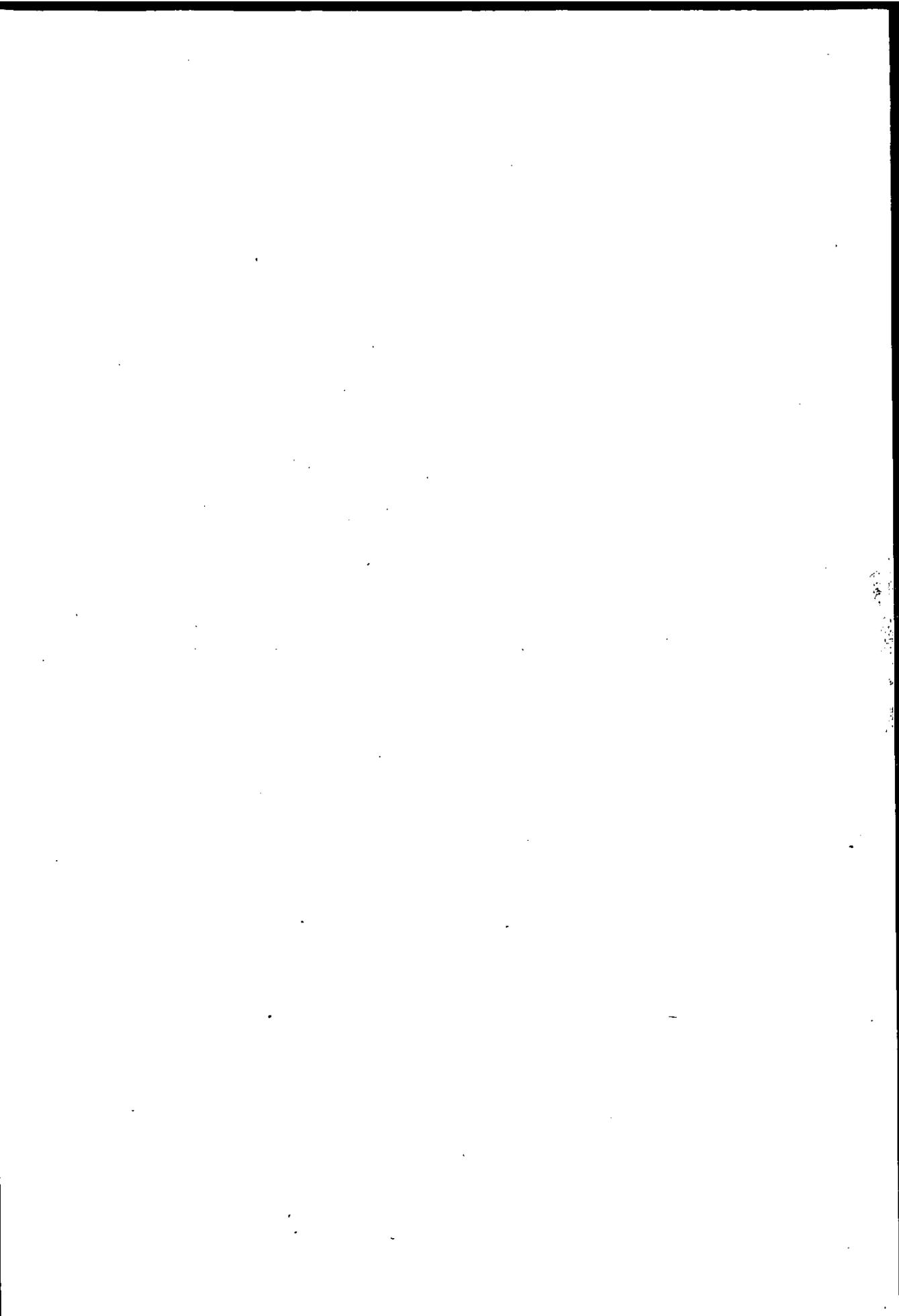
No.	年月日	文 書 名
92(Add. 1)	71. 2.24	AUTOMATIC DATA PROCESSING AND CODING
92(Add. 2)	71. 2.25	"
92(Add. 3)	71. 3. 3	"
92(Add. 7)	71. 7. 6	STANDARDIZATION OF INFORMATION, CODING, AND AUTOMATIC DATA PROCESSING APPLICATION
93(Add. 1)	71. 3. 8	CO-ORDINATION OF EFFORTS FOR STANDARDIZA- TION OF EXTERNAL TRADE DOCUMENTS ON WORLD -WIDE BASIS
93(Add. 2)	71. 6.17	"
94	71. 3. 4	THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE AND ITS ACTIVITIES IN THE FIELD OF DOCUMENT STANDARDIZATION
94(A	71. 3. 4	(BIMCO) COPENHAGEN
96(Corr 1)	71. 6. 6	THE ECE LAYOUT KEY AND THE IATA AIR WAYBILL
98	71. 5. 5	RECENT PROGRESS IN THE STANDARDIZATION OF EXTERNAL TRADE DOCUMENTS
100	71. 7.13	PROVISIONAL AGENDA OF THE EIGHTH SESSION
101	71. 7.13	HARMONIZATION OF THE IATA AIR WAYBILL
28	73. 8. 1	PACKING CODE
29	73. 6. 1	DRAFT CODES FOR PORT, CARRIER AND SHIPS NAMES AND FOR TYPES OF MOVEMENT
30	73. 8. 2	RECENT PROGRESS IN ADP AND COPING
31	73.12.19	PROGRESS REPORT ON AUTOMATIC DATA PROCESSING AND COPING

国連 E C E 貿易拡大委員会貿易簡素化部会 A D P とコーディングの専門家会議

No.	年月日	文 書 名
CRP. 4	72.10. 9	PROGRESS REPORT ON LOCATION OF CODED DATA ENTRIES ON INTERNATIONAL TRADE DOCUMENTS
CRP. 5	72.10.13	ISO TECHNICAL COMMITTEE ON BANKING PROCEDURES
CRP. 6	72.10.17	DRAFT REPORT OF THE GROUP OF EXPERTS ON ITS THIRD SESSION
CRP. 6 (Add. 1)	72.10.17	"
CRP. 6 (Add. 2)	72.10.17	"
CRP. 6 (Add. 3)	72.10.18	"
CRP. 6 (Add. 4)	72.10. 8	"
2	72. 1.28	REPORT OF THE GROUP OF EXPERTS ON ITS FIRST SESSION
2 (Annex I)	72. 1.28	DRAFT PROGRAMME OF WORK AND PRIORITIES
2 (Annex II)	72. 1.28	LIST OF PARTICIPANTS
4	72. 4.25	REPORT OF THE GR UP OF EXPERTS ON ITS SECOND SESSION
4 (Annex)	72. 4.25	LIST OF PARTICIPANTS
5	72. 8. 1	PROVISIONAL AGENDA FOR THE THIRD SESSION
6	72.12. 7	REPORT OF THE GROUP OF EXPERTS ON ITS THIRD SESSION
6 (Annex)	72.12. 7	NEW PROGRAMME OF WORK AND PRIORITIES
7	73. 1.30	PROVISIONAL AGENDA FOR THE FOURTH SESSION
8	73. 4.30	REPORT OF THE GROUP OF EXPERTS ON ITS FIFTH SESSION
9	73. 4.19	PROVISIONAL AGENDA FOR THE FIFTH SESSION
10	73. 6.25	REPORT OF THE GROUP OF EXPERTS ON ITS FIFTH SESSION
11	73. 7.16	PROVISIONAL AGENDA OF THE SIXTH SESSION
12	73.10.25	REPORT OF THE G OUP OF EXPERTS ON ITS SIXTH SESSION

No.	年 月 日	文 書 名
13	74. 3.19	PROVISIONAL AGENDA OF THE SEVENTH SESSION
R. 4	72. 5.23	INFORMATION ON ADP SYSTEMS USED IN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY BY ADMINISTRA- TIONS AND TRANSPORT COMPANIES
5	72. 6.30	CO-OPERATIVE SYSTEMS APPLYING AUTOMATIC DATA PROCESSING TO INTERNATIONAL TRADE
5(Add.1)	72. 7.20	"
6	72. 9.22	PROGRAMME OF WORK AND PRIORITIES
7	72. 8.31	"
8	72. 8.31	"
9	72. 9.22	"
10	72. 9.27	INTERRELATIONS BETWEEN PARTICIPANTS AND DOCUMENTS IN TRADE PROCEDURES
11	72. 9.25	DOCUMENTATION TERMINOLOGY AND DEFINITIONS
11(Add.1)	72. 9. 9	"
12	72.10. 9	PROGRESS REPORT ON LOCATION OF CODED DATA ENTRIES ON INTERNATIONAL TRADE DOCUMENTS
13	73. 2.15	ISO DRAFT INTERNATIONAL STANDARD FOR THE REPRESENTATION OF NAMES OF COUNTRIES
14	73. 1.22	CONTEMPLATED ADP SYSTEM IN A FOREIGN TRADE ORGANIZATION
14(Add.1)	73. 6. 4	"
14(Add.3)	73.10.15	"
15	72.11.	CLASSIFICATION OF THE EQUIPMENT USED IN AUTOMATIC DATA PROCESSING SYSTEMS OF ORGA- NIZATIONS PARTICIPATING IN INTERNATIONAL TRADE
15(Add.1)	73. 2.14	CLASSIFICATION OF EQUIPMENT
16	73. 7.23	TERMINOLOGY
17	73. 1.26	ISO TECHNICAL COMMITTEE ON BANKING PROCEDURES

No.	年月日	文 書 名
18	73. 1.25	DRAFT QUESTIONNAIRE ON COMMERCIAL ADP SYSTEMS USED IN INTERNATIONAL TRADE
19	73. 2.15	TELECOMMUNICATIONS TECHNIQUES AND THEIR IMPLICATIONS FOR ADP IN INTERNATIONAL TRADE
20	73. 3.22	DRAFT RECOMMENDATION ON LOCATION OF CODES IN DOCUMENTS USED IN INTERNATIONAL TRADE
23	73. 3.12	STANDARDIZATION AND CODING OF DATA ELEMENT LIST OF PRIORITIES FOR ADP PURPOSE
24	73. 5.14	PROGRESS REPORT ON AUTOMATIC DATA PROCESSING AND CODING
25	73. 8.30	CLASSIFICATION OF AUTOMATIC DATA PROCESSING EQUIPMENT USED IN INTERNATIONAL TRADE
26	73.10.10	TWO-LETTER ALPHABETICAL COUNTRY CODE



—— 禁無断転載 ——

昭和49年3月発行

発行所 財団法人 日本情報処理開発センター

東京都港区芝公園3-5-8

機械振興会館内

TEL (434) 8211 (代表)

印刷所

山陽株式会社

東京都港区芝罘平町19番地

TEL (591) 0248

48-R018

