



『国際物流のクレーム実務』

—NVOCCはいかに対処するか

雨宮正啓・宮野義広 監修 佐藤達朗 著
A5判/360頁/定価6,720円(5%税込)/発送費390円

NVOCCは荷主と実運送人をつなぐ役割を果たし、現在では国際物流の一翼を担う存在に成長している。その業務の性質上、クレーム発生時には、「窓口」として各関係者からスムーズな対応を求められている。特に共同海損発生時は、関係先が多岐にわたることや発生頻度の低さなどが

相俟って一種の非常事態になるため、クレーム対応力の真価が問われる場面であると言えよう。しかしながら、これまでNVOCCの実務に則したクレーム対応の解説書はほとんどなく、担当者によって対応力に差がある一因にもなっていた。

本書は、日常的な事例から共同海損、特殊なケースに至るまで、さまざまなクレームにNVOCC事業者はいかに対応すべきかを実務の流れに沿っていねいに解説したものである。ポイントごとに図表やフローチャートを用い、書式や文書例も多く掲載しているため、理解しやすく実践的な内容になっている。また、国際物流業務に携わる上で基本となる関連条約、国際規則も英和対訳で収録しており、基礎知識の習得に役立つ構成である。

NVOCC事業者の取引実務書としてはもちろん、荷主、船主、保険者などにおいても相互理解や国際物流業の体系的な学習などに役立つ一冊である。

第1部 NVOCCのクレーム実務

第3部 特殊なクレームへの対応

第2部 共同海損事故発生時のクレーム対応

第4部 クレーム対応に係る基礎知識—資料および解説—



『トヨタ式 カイゼンの会計学』

ジャストインタイムを会計的に説明する「Jコスト論」

株式会社Jコスト研究所代表取締役 田中正知 著
四六版/288頁 並製 1色刷 定価1,500円(税別)

小ロット多頻度のトヨタ生産方針を導入していながら、まとめて作ることの量産効果は根強い。営業でもまとめて売り、まとめて買う方が儲かると考える人は多い。

著者はそこに時間のファクターが抜け落ちている点を指摘する。200万円の車1台を2万円で明日運ぶより2.5万円で今日運ぶ方が得である、と。

そしてこの時間のファクターは企業収益を判断する会計制度からも抜け落ちている。必要な製品は1万個であるのに製品を100万個作れば99個が在庫となるが従来の管理会計制度では損失として扱われない。本書は、ジャストインタイムの理念に基づいた会計理論を提唱する著者によるふんだんに図式を盛り込んだわかりやすい解説書である。

著者は、元トヨタ生産調査部部長、ものづくり大学名誉教授。

第1章 ほんとうの「儲け」とは何か?

第7章 「高価な航空便」と「安価な船便」はどちらが得なのか?

第2章 「お金」と「時間」はこう考える

第8章 中国工場で生産するのは、ほんとうに得なのか?

第3章 1万円の在庫を1日寝かせたら、どのくらい損をするのか?

第9章 なぜ、在庫は増えるのか? 部分最適をやめて、全体最適へ

第4章 「本流トヨタ方式」から進化した「Jコスト論」

第10章 「Jコスト論」は、こうして導入・実践する

第5章 小ロット生産が儲かる「ほんとうの理由」

第6章 並行生産と集中生産とどちらが得なのか