経験豊富な人材が在籍

取扱事案件数は国内屈指

浅井市川海損精算所　共同海損のリーディングカンパニー

浅井市川海損精算所は、豊富な知識とノウハウを有した人材が在籍し、数多くの共同海損精算業務を受注している。共同海損のリーディングカンパニーとして業界をけん引する同社の特長や今後の計画などについて、和氣秀樹社長に聞いた。

和氣社長

――創業90周年を迎えるに当たって。

和氣　これまで長きにわたって共同海損の精算業務を行ってきた結果、おかげさまで国内外を問わず数多くの海事関係者から高い評価を得ている。90年かけて培ってきた伝統と格式を守りつつ、「世界でトップレベルの共同海損・単独海損業務の保持・向上を目指す」という企業理念と、「より良いサービスを、より早く、より安く！」という行動指針を念頭に置いて顧客の期待に応えていく所存だ。

――貴社の概要について。

和氣　当社は1925年に神戸で創業した歴史と伝統のある海損精算事務所だ。当時、浅井義嗣と市川牧之助が創業したことから、創業者の名前が社名になっている。

浅井は共同海損の第一人者で、大阪商船（現商船三井）に入社後、大阪海上火災（現三井住友海上）に転じて専務取締役として保険に従事し、海上保険や共同海損業務に携わった。また、帝国海事協会（現日本海事協会）が初めて海損精算事業を開始した際に精算を委託された日本人最初の海損精算人だった他、北米合衆国海損精算人協会在外会員に日本人で初めて推薦された人物でもあった。

一方、市川は、朝日海上火災（現あいおいニッセイ同和損保）の海上営業部長として営業部門や外国再保険部門の体制構築に参画。22年に海損精算人として独立し、大連海務協会嘱託精算人、北米合衆国海損精算人協会在外会員としても活躍した。

経験豊富な2人の創業者を中心として、国内外の保険会社や数多くの船会社に対して海損精算業務や海損コンサルタント業務を提供してきたが、50年代後半に入ると大手船会社の海運再編成の機運が高まったことなどを受け、55年に株式会社化し、64年に東京事務所を日本橋に開設した。その後、2011年に千代田区神田の事務所に移転し、現在に至っている。

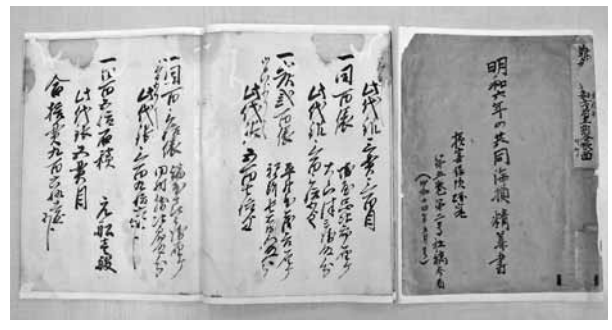
知識とノウハウは世界トップ水準

――主な業務内容は。

和氣　共同海損の精算・決済の他、船舶・積荷・運送保険に関わる損害調査、算定、精算、事務代行、ロス分析や損害防止に関するコンサルタント業務、生損保代理店業務を行っている。

共同海損については、バルカーやコンテナなどの船種の事案が多く、事故の種類も座礁、火災、衝突、機関損傷など多岐にわたる。また、最近では救助案件だけでなく、本船から他船への貨物転載や代船輸送を伴う複雑な案件も少なくない。こうした案件の航海継続や貨物受け渡しなどを含めた事故の初動段階における全般的な照会・相談を受けながら、共同海損の宣言・進め方について助言するところから精算書の完成まで一貫した業務を行っている。また、船舶精算業務や修繕費算定、各種コンサルタント業務においても、損保会社出身者や造船所で技師として活躍していた人材がいることから、保険事故をはじめ、船舶修理やエンジン関係の対応・相談などにも応じることが可能だ。

過去の事案を記録した共同海損精算書



江戸時代の共同海損精算書も保管

貨物精算業務は、貨物海上保険約款の知識や貿易実務、運送契約、貨物ごとの性質・特徴などを熟知した経験豊富な人材が円滑に行っている。

当社は、海外損保会社による日本向け輸出貨物保険の、日本におけるクレームエージェント業務も行っており、日本の保険会社がクレームエージェントの場合は貨物精算業務同様に事故受付や損害調査、保険金の支払額の算定などを一貫してサポートしている。

保険会社が注力しているロスプリベンション業務の豊富な知識とノウハウを有しており、貨物の損害関係書類からデータ集積・分析などもサポートしている。

――生損保代理店業務を始めた理由は。

和氣　共同海損の精算業務を中心としたビジネスモデルは収入が不安定という課題があった。具体的には、共同海損は精算までに時間がかかるのに加え、精算後でないと精算料が送金されない。また、海損精算業務は海損事故（クレーム）が発生することによるビジネスのため、クレームがなければ業務の依頼がなく、クレームの有無や件数などを予測することは不可能だ。そのため、ビジネスの安定を目的に開始した。

――貴社の特長は。

和氣　最大の特長は、経験豊富な人材が多数在籍していることだ。現在、日本において共同海損の精算業務ができる事務所は数えるほどしかないのに加え、共同海損の知識やノウハウを身に付けるためには場数を踏むことが必要だ。当社は知識とノウハウという点では世界トップレベルだと自負している。

船舶精算業務、修繕費算定、各種コンサルタント業務の人材については先ほど話した通りだ。また、当社にはこれまで取り扱った事案を記録した多数の共同海損精算書がある。過去の共同海損精算書で培われたノウハウなどにより、複雑な事案でも対応することが可能だ。

――共同海損を取り巻く環境の変化について。

和氣　04年ヨーク・アントワープ規則やロッテルダムルールが採択された他、小額共同海損条項が普及するなど、社会情勢とともに環境が変化しているが、基本的な共同海損の実務に大きな影響はない。一方、コンテナ船やLNG船など船舶の大型化・リスクの大型化が進んでいる。約10年前の状況と比べると、コンテナ数は3000個から4000個程度が一般的だったが、現在は1万個積むことが当たり前になっており、直近では2万個積めるほどの大型船が開発されている。

また、共同海損では、船主が共同海損を宣言すると、荷主は貨物の引き渡しを受けるために保険会社の共同海損分担保証状か共同海損分担概算額の供託金を提出しなければならないが、船舶が大型化して複数の荷主の積荷が混積されたコンテナが増えると、事故が発生した際の関係者数が増加し、手続きの負担が大きくなる。こうした変化に対応するためには、海損精算所でもITを活用して業務迅速化・効率化を図る必要がある。

――注力していることは。

和氣　90周年を迎える一方で、受注頻度が少ない分野のため、知名度を高めることが課題だ。そのため、保険会社や船会社をはじめ、さまざまな関係者・企業と幅広く交流して情報交換などを行っており、存在感を積極的にアピールしている。保険会社に対しては、より良い関係を構築するため、「浅井市川インフォメーション」という情報ペーパーの発行を始めた。これは、保険会社の若手社員向けに発行しているもので、船舶のエンジンに関する情報をはじめ、今後は共同海損の基礎も載せていく予定だ。情報ペーパーを通じて保険業界での認知度向上に努めるとともに、実務を行う上での参考にしてもらえればありがたい。

また、90周年を機にホームページの全面リニューアルを進めている他、企業ロゴも作成しており、これらを活用して認知度向上に取り組みたい。

――今後の計画は。

和氣　営業戦略については検討している最中だが、海上保険に関するクレームに対しては、どのような事案でも顧客ニーズに応えられるような総合コンサルタント会社を目指して体制を整えていきたい。ロスプリベンション業務については、保険会社が注力していることを踏まえ、当社のノウハウを生かして書類作成からデータ集積・分析などをサポートしていく。また、セミナーなどを開催して知識やノウハウを提供し、業界の発展に貢献していきたい。