

アジアにおける保証渡しの問題点と その新しい対応策について

長 沼 健

要 旨

国際商取引の現場では、「船荷証券の危機 (the B/L Crisis)」と呼ばれる現象が起こっている。この問題に対してアジアでは保証渡しという商慣習で対応してきた。しかしながら、この商慣習はアジア各国や各ケースによって適法性に関して判断が分かれるだけでなく、運送人が抱えるリスクが非常に大きいことが指摘されている。そこで、本稿では、まずこの問題の背景を述べた上で、その伝統的な対応策である保証渡しの適法性と問題点を説明している。次に、新しい対応策である非流通運送書類（海上運送状とサレンダー B/L）の普及とその電子化について考察している。

キーワード：船荷証券の危機 (B/L Crisis)、サレンダー B/L (Surrendered B/L)、海上運送状 (Sea Waybill)、船荷証券 (Bill of Lading)、保証状 (Letter of Guarantee)

I はじめに

国際商取引の実務においては、船荷証券 (Bill of Lading) 本来の機能を活用した旧来の貿易メカニズムが十分に働いていないことが報告されている。その具体的な例としては「船荷証券の危機 (the B/L Crisis)」¹⁾と呼ばれる現象があげられる (Todd, 1987; 江頭, 1988; 新堀, 1993, 2008)。これは、物品を運搬する船舶の目的地への到着が格段に早くなり、一方、船積書類は旧

1) 船荷証券の危機は「The Fast Ships Problem」とも呼ばれている。Todd, P., (1987) *Cases and Materials on Bills of Lading*, p. 334.

態依然たる銀行経由のルートで処理されている結果、しばしば本船が入港しても船荷証券が到着せずに荷受人も運送人も困惑するという状態である（新堀，1993）。近年、日本のアジア向け輸出が増加し、航海時間の短い日中航路などが活発化したために大きくクローズアップされるようになった（長沼，2015b）。

実務的には、この問題に対する現実的な解決策として使用されているのが保証渡しである。これは保証状（letter of guarantee, L/G）と引換えに運送品を引渡すという商慣習であり、日本をはじめ各国で使用されている²⁾。ところが、保証渡しは、各国や各ケースによって適法か違法かの判断が分かれ、なおかつ、何れの場合でも船荷証券の所持人が運送人に対して権利を主張するとき、運送人は損害賠償の責任を負う必要があるので、運送人のリスクは非常に大きい。そのため、この問題を解決する新しい対応策が求められている状況にある。

そこで本稿では、船荷証券の危機問題とそれに対するアジア各国（ここでは日本、中国そして韓国を取り上げる）の保証渡しの適法性や問題点を説明した上で、この問題に対する新しい対策について考察する。具体的には、まず船荷証券本来の機能を利用した旧来の貿易メカニズムがなぜ破綻したのかを実務の動向やその背景を述べる。破綻の具体的な例としては「船荷証券の危機（the B/L Crisis）」と呼ばれる現象を取り上げている。次に、この問題に対応する伝統的な対応策である保証渡しの適法性と問題点を述べる。さらには、近年普及が進んでいる海上運送状（Sea Waybill）やサレンダー B/L（Surrendered Bill of Lading）といった非流通運送書類の利用とその電子化について考察していく。

2) Hoyle, Mark. S. W., (1985) *The Law of International Trade*, 2nd ed., CCH Edition Limited, p. 198.

II 船荷証券を使用した旧来メカニズムの破綻の背景

1) コンテナ化がもたらした国際物流の迅速化と効率化

コンテナ (Container) の発明とこのコンテナを運送に利用したコンテナ化 (containerization) の浸透により、国際運送の能率は格段に向上した。この魔法の箱が国際運送に与えたインパクトはコンテナ革命と呼ばれている³⁾。このコンテナ化について Holms (1961) は荷送人から最終仕向け地まで同一コンテナで貨物を輸送するため、物的流通の全構成要素を結合する概念であると述べている。つまり、コンテナ化は、貨物を運ぶ手段であるコンテナを標準化することによって異なる輸送モード (陸運、海運、空運) を通じて一貫して輸送するシステム (インターモーダル輸送) を構築することを意味している⁴⁾。

このようなコンテナ化の浸透は国際海上運送に多大な影響を与えた⁵⁾。まず、コンテナ化の効用としては荷役作業や港の運営を効率化したことが挙げられる⁶⁾。これらが進んだことでコンテナ化によって輸送のために大きな船舶を使用することが可能となり、その結果、輸送に用いられる船舶も大型化した。

次に、現在の複合一貫輸送の構築を促したこともコンテナ化の効用といえる。コンテナ化された輸送では、海上輸送と鉄道やトラックとの組合せによる複合輸送が容易になり、そのため、船会社などの運送人が発行する1枚の通し船荷証券の下で運送人の手配による海陸複合一貫輸送が可能となった。荷主は接続点での事務の煩雑さから解放されたのである。これによって、生

3) 新堀聰 (1993)『貿易取引の理論と実践』、三嶺書房、219-220ページを参照。

4) 武石彰・高梨千賀子 (2001)「海運業のコンテナ化—オープン・モジュラー化のプロセスとインパクト—」、藤本隆宏・武石彰・青島矢一編『ビジネス・アーキテクチャ』141-142ページを参照。

5) 石原伸志・合田浩之 (2010)『コンテナ物流の理論と実際』、成山堂書店、28-32ページを参照。

6) 松田琢磨 (2013)「コンテナ化の国際貿易促進効果」(<http://www.jpmac.or.jp/img/research/pdf/B201347.pdf>)、2016年10月1日を参照。

産拠点の分散やグローバルサプライチェーンの確立がなされやすくなったと考えられる⁷⁾。これらの効用は輸送コストの低減につながり、貿易を促進する効果を持つと考えられている⁸⁾。

さらに、コンテナ化は世界貿易に多大な影響を与えたとの研究もある⁹⁾。それは、コンテナ化が22の先進国において始まった直後の5年間で平均的には320%貿易額を増加させ、コンテナ化後の20数年では790%（海上コンテナのみの場合292%）増加させているというものである。また、計量経済学的に因果関係の検証がおこなわれ、先進国間の貿易の場合はコンテナ化の進展が国際貿易を促進するという関係も述べられている。

2) アジア経済の成長に伴う近海航路利用の拡大

ここ約20年のアジア諸国の高成長により、世界経済に占めるアジアの存在感が急速に高まっている。図1は、1990年から2015年までの名目GDPの世界に占めるアジア（日本を除く）比率を示している。ここではその割合が7%から25%へと拡大していることを確認できる。

また、それは日本の輸出先の変化からも確認することができる。日本の輸出先は、2008年までの50年余りはアメリカが1位であった。しかしながら、この年にアメリカでリーマン・ショックと呼ばれる金融危機が起これ、アメリカをはじめ世界中の景気が急激に悪化し需要が落ち込んだ。その一方で、中国経済は、4兆元（約56兆円）に及ぶ大型景気刺激策や金融緩和策で、景気の落ち込みを比較的小さく抑え、引き続き高い経済成長を遂げた¹⁰⁾。また、

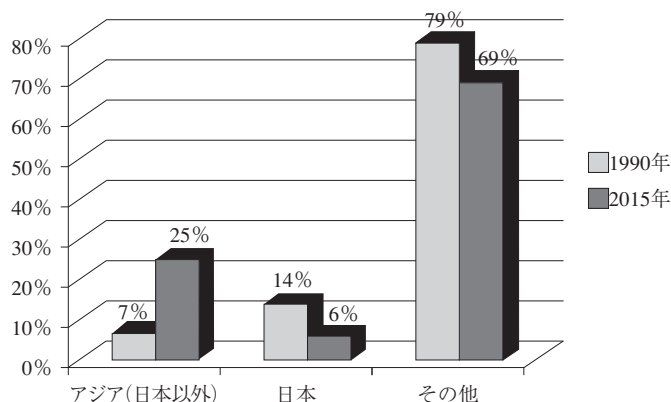
7) 石原・合田・前掲注5・31-34ページを参照。

8) マルク・レビンソン（村井章子訳）（2007）『コンテナ物語：世界を変えたのは「箱」の発明だった』、日経BP社、51-60ページを参照。Levinson, M. (2006), THE BOX -How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger-., Princeton University Press, pp. 1-15.

9) 松田・前掲注6を参照。

10) 小林幹夫「リーマン・ショックと中国経済」、関志雄「リーマン・ショック以降の中国における景気の循環的変動—金利・為替レート・株価へのインプリケーション—」（<http://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/130204kaikaku.htm>）、2016年10月。

図1 名目 GDP の世界に占めるアジアの割合



出所：IMF「World Economic Outlook」を参考に著者が作成。

1985年のプラザ合意を契機とした円高を背景に、日本企業が積極的なアジア進出、特に中国進出をおこなったこともあり¹¹⁾、2009年から中国が日本の最大輸出相手国になった。その後、中国経済の減速もあり、2013年から現在(2015年)まで最大輸出国は米国となっている(2位が中国である)。

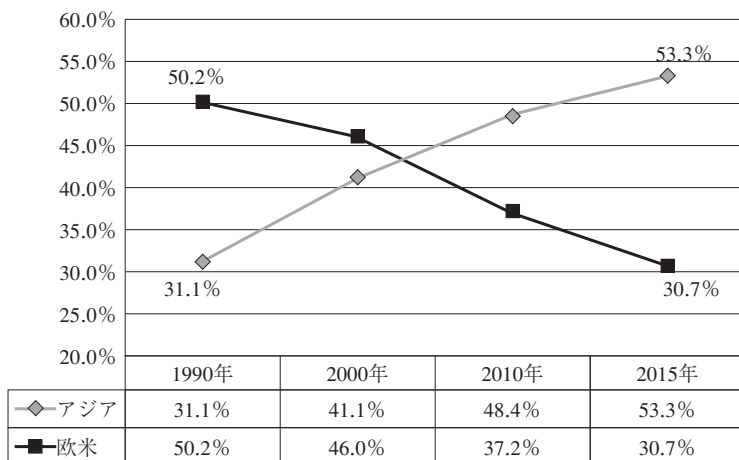
3位以下の輸出相手国の上位は、韓国、台湾、香港、タイなどの経済成長の著しいアジア諸国や地域が多くを占めている。アメリカ向けでは自動車が多いのに比べて、アジア向けの輸出品は半導体などの先端技術を活かした機械類や部品、電気製品などと、鉄鋼・銅などの非鉄金属などが多くを占めている。これはアジア各国が半導体などを使用した製品を組み立てる産業が多いことと、国の成長にともないビルや工場、道路などのインフラ(産業基盤と生活関連の社会資本)設備のために非鉄金属を必要としているからである¹²⁾。

このように、ここ20年余りで日本の輸出先としてアジアが占める割合は格

11) これは、貿易摩擦や為替差損を回避するための生産拠点設立のほか、現地市場向けの生産拠点や日本国内市場向けの生産拠点、あるいは海外販路開拓のための拠点など目的は様々であった。

12) JFTC の HP (http://www.jftc.or.jp/kids/kids_news/japan/country.html)、2016年10月。

図2 アジアおよび欧米向けの輸出割合の推移



出所：財務省貿易統計 (<http://www.customs.go.jp/toukei/latest/>) を参考に著者が作成。

段に上昇している。具体的には、1990年の日本の輸出に占める欧米の割合は50.2%であり、アジアの割合は31.1%であった。ところが、2015年の数字では、欧米の割合が30.7%まで減少し、アジアの割合が53.3%まで上昇している（図2を参照）。

3) 船荷証券の危機とそのメカニズム

このように、①コンテナ化による国際物流の迅速化および効率化、そして、②近海航路であるアジアに向けた取引が増加したことにより、物品を運搬する船舶の目的地への到着が格段に早くなった（長沼, 2015b）¹³⁾。一方で、船積書類は旧態依然たる銀行経由のルートで処理されているので、しばしば、本船が入港しても船荷証券が到着せず、荷受人も運送人も困惑するという事

13) 船荷証券が遅れるその他の要因として、①信用状の決済には時間が掛かること②船荷証券の発行数が多くなり事務作業量が増えたこと③原油などのバラ積み貨物に関して、リスクヘッジなどの投機行動が頻繁に行われることによって売買の連鎖が長くなってしまったことなどがあげられている。Mills, S. (ed.) (2009), Goode on Proprietary Rights and Insolvency in Sales Transactions, 3rd ed., Sweet & Maxwell, p. 101.

態が発生している。これが船荷証券の危機（The B/L Crisis）や The Fast Ships Problem とよばれている現象である（Todd, 1987；江頭, 1988；新堀, 1991；Grönfors, 1991）¹⁴⁾。

船荷証券は運送品の引渡請求権を表彰した有価証券（大陸法）または権利証券（英米法）であり、運送人は船荷証券と引換えに運送品を引渡す必要がある。この考え方は、船荷証券が本船よりも早く目的地に到着することを当然の前提とするものであった。しかしながら、上述した理由により、書類よりも船舶が早く到着することがこの取引メカニズムに破綻をもたらした。

欧米ではかつて19世紀にも同様の現象が見られた。それは英国の判例によってわかる。例えば、1883年の Sanders Brothers 対 Mac Lean & Co. 事件がそれである¹⁵⁾。ここでは、買主は船荷証券が運送品より先に着かなかったことを理由に売主の契約履行（書類の提供）を拒んでいる。当時は、船積書類も船便で送られたため、本船の到着に間に合わないことがあったと考えられる。その後、船積書類が航空便で送られるようになると、この問題は解消した¹⁶⁾。しかしながら、コンテナ化による国際物流の迅速化とアジア域内取引の拡大がこの問題をもう一度再燃させたのである¹⁷⁾。

本船が到着しても船荷証券が未着の場合、もし経費が掛かることを厭わなければ理論的には様々に対応することができる¹⁸⁾。まず、本船がその港で書類が着くのを待つという案である。しかしながら、これは本船の滞船の費用を考えると、現実的な対応ではない。次に、滞船を避けるために、運送品を荷揚げし陸上の倉庫に保管することも考えられる。ただ、これについても、適当な倉庫が空いているとは限らないし、保管料がかかってしまうことも考

14) イギリスの議論では、単なる保証渡しに止まらず、連鎖売買における船荷証券の到着の遅れとこれに伴う法的リスクが問題視されている。増田史子（2015）「船荷証券所持の法的意義—イギリス法の素描」『立命館法学』5・6号、801ページを参照。

15) 11 Q.B.D. 327; 52 L.J.Q.B. 481.

16) 新堀聰（1998）『実践・貿易取引』、日本経済新聞社、184ページを参照。

17) Grönfors, K., (1991) *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, pp. 19-20. 長沼健（2015）『国際運送書類の歴史的変遷と電子化への潮流』、文真堂、31-38ページを参照。

18) 新堀・前掲注3・154ページ。

えられる。結果としてこれまた現実的な対策とはいえない。そこで、この問題に対する最も現実的な解決策として現在実務で行われているのが、保証状 (letter of guarantee, L/G) と引換えに行われる保証渡しとよばれる商慣習である。

Ⅲ 「保証渡し」の適法化と問題点

1) 保証渡しの概要と問題点

保証渡しとは、船荷証券が未着の場合、荷受人が運送人に一切迷惑を掛けない旨を約束する保証状 (letter of guarantee, L/G) を差入れることを条件に、運送人が船荷証券の提出なしで運送品の引渡しを行う商慣習である¹⁹⁾。しかしながら、船荷証券の提出なしで運送品を引渡すことによって、運送人が抱える危険負担はとても大きい。もともと船荷証券は、日本法をはじめ大陸法では物権的効力のある有価証券、英米法では権原証券である。そのため、運送人は、船荷証券を提出した者に対してのみ、運送品を引渡す義務を負う。もし船荷証券の提出なしで、運送品を引渡した後、正当な権利者が船荷証券を提出して運送品の引渡しを要求した場合には、運送人は運送品を取戻して引渡さないかぎり、損害賠償の責任を負う²⁰⁾。

この点について有名な判例として1959年の *Sze Hai Tong Bank Ltd. 対 Rambler Cycle Co. Ltd.* 事件²¹⁾ における英国枢密院司法委員会 (Judicial Committee of the Privy Council) の判決がある²²⁾。この事件では、裁判所が運送人の契約違反および横領に基づく責任を明確に認めている。つまり、運送人は、保証渡しによって、大きなリスクを負うことになる。このように、保証渡しにおける運送人の責任は、法的には非常に大きい。さらには、補償

19) 新堀聰 (2001)『現代 貿易売買』、同文館、213ページを参照。保証状の代わりに補償状 (Letter of Indemnity) が使用されることもある。Aikens, R. et al. (2016) *Bill of Lading*, 2nd ed., Informa Law from Routledge, pp. 139-143.

20) 新堀・前掲注16・184-185ページを参照。

21) [1959] A.C. 577, P.C.

22) Todd, *supra* note 1, at 12-13.

状そのものの法的有効性にも英法では疑義がある²³⁾。この点については、上述の Sze Hai Tong 事件では、銀行は体面上補償状の有効性に挑戦しなかった²⁴⁾ので、直接の判例はないが、1957年の Brown Jenkinson & Co. Ltd. 対 Percy Dalton (London) Ltd. 事件が参考になる²⁴⁾。英国の控訴院は、このような補償状は、たとえ広く用いられているとしても、買主に対する詐欺 (fraud) であると指摘し、法的に履行を強制することはできないと判決した²⁵⁾。

この事件から考えると、船荷証券を提出しないで運送品を引渡すという商慣行は、場合によっては、正当な所有者に対する詐欺行為と解釈される可能性がある。もしそうであるとすれば、補償状は無効であり、法的に履行を強制できないものとされるおそれがある。Brown Jenkinson 事件からもわかるように、単に商取引の世界で日常茶飯事に行われているからといって、必ずしも、補償状の有効性を裁判所が認めるとは言えない。保証渡しに用いられる補償状の有効性の問題については、英法では、未だ補償状の有効性を直接論じた判例はなく、学説も確立していないので、現在のところ理論的にはっきりしていないのが実状である²⁶⁾。

2) アジア各国における保証渡しの適法性

それでは、日本をはじめとするアジア諸国において保証渡しは、法律上どのような地位を与えられているのであろうか。ここでは日本、韓国そして中国を対象に考察する。まず、韓国の商法では、船荷証券の引渡証券性について第129条に貨物引換証を作成した場合はこれと引換えずに運送品の引渡し²⁷⁾の要求が出来ないと規定している。また、第861条に第129条等は船荷証券に準用すると規定することで、船荷証券が発行された場合には、買主は船荷証券を呈示することなしに物品を受取ることができないと規定している²⁷⁾。つ

23) 新堀・前掲注3・157-158ページを参照。

24) [1957] 2 Q.B. 621.

25) Todd, P., (1986) *Modern Bills of Lading*, Collins, pp. 71-74.

26) 新堀・前掲注3・159-161ページを参照。

27) 姜鎮旭・安宰鎮 (2008) 「韓国における保証渡しの現状について」『国際商取引学会年

まり、保証渡しは韓国法上、違法である。さらに、韓国の法廷では、保証渡しを商慣習として認めているが、上記の商法規定を厳密に適用し、それが不法行為であるという一貫した見解を維持している。そして、運送人が船荷証券の代わりに保証状を受取ることによって物品を引渡しした後に、問題が発生すればその責任を運送人に負わしている。すなわち、保証渡しがおこなわれた場合には船荷証券の所持人の権利を侵害する可能性があるために、運送人は船荷証券を呈示しない物品の引渡しの請求に対して拒絶する権利および引渡しを拒否する義務があると判断している²⁸⁾。

次に、中国の海商法（「中華人民共和国海商法」）では、第71条にて「運送人は、原本船荷証券の呈示を受けて運送品を引渡さなければならない」と明確に定めている。そのため保証渡しは違法となる²⁹⁾。また、2009年3月5日に実施された「原本船荷証券との引換えなしに運送品を引渡しした事件の審理に際する法律の適用における若干の問題に関する最高人民法院の規定」には、「運送人が法律の規定に違反して原本船荷証券との引換えなしに運送品を引渡ししたことにより、原本船荷証券所持人の船荷証券上の権利を侵害した場合、原本船荷証券所持人は、運送人に対してこれにより生じた損害について民事責任を追及することができる」と定めている。しかしながら、中国の法廷では、善意の保証渡しがおこなわれた場合、ここでの保証状は有効であり、当事者間においても拘束力を有するとの判断を下している³⁰⁾。ただし、この場合でも、運送人はこの保証状をもって善意の原本船荷証券の所持人に対抗することはできない。原本船荷証券の所持人が運送人に対して権利を主張するとき、運送人は損害賠償の責任を負う必要がある³¹⁾。

最後に、日本においては、明治時代の古い判例では保証渡しの慣例そのも

報』10号、74-75ページを参照。

28) 崔完鎮（2006）「保証渡しと法律関係」『考試研究』33巻12号、122ページを参照。

29) 張秀娟（2009）「仮渡し・保証渡しに関する中国法の新展開」204号、44-45ページを参照。

30) 単紅軍（張秀娟訳）（2010）「中国海上物品運送法上の保証状の効力およびその法的責任」『季刊・企業と法創造』24号、159ページを参照。

31) 単・同上論文、159-161ページを参照。

のを否定していた³²⁾。大正時代になると、「實際取引上往々行ハルル慣習ナルカ如シ」と述べて、この慣習自体の存在は認めたが、商法第344条（現第584条）の強行法規に違反し、公序良俗に反する行為として無効とした³³⁾。しかし、大審院は、1930年に、高田商会の破綻に関する事件で、保証渡しの適法性を初めて認めた³⁴⁾。

この判例は、高田商会が関東大震災直後の為替の急変によって破産に近い状態となった時に起った事件に対する判決であった。この事件は、「ビー・エル問題」として話題になった事件であった³⁵⁾。この判例は、大審院が船荷証券に関する保証渡しの適法性を初めて認めたものであった。この判例を踏まえて、わが国の通説は、保証渡しについて以下のように考えられる³⁶⁾。

まず保証渡しの商慣習は適法である。ただし、運送人は、船荷証券の所持人から運送品の引渡しを請求されれば、過失に因る運送品の滅失として債務不履行に基づく損害賠償責任を負う可能性がある（商法第577条、第776条、国際海上物品運送法第3条第1項）。

次に運送人は、船荷証券の正当な所持人に損害賠償をした後、荷受人もしくは保証銀行に対して保証状に基づく損害賠償を請求できる。

また船荷証券の正当な所持人は、通常の場合、不法行為責任を負うことはないと解される。

さらに荷受人は、船荷証券の善意の所持人に対して不法行為責任を負うと考えられる。

以上の通り、日本では、保証渡しは適法と認められているが、運送人の負うリスクは大きく、運送人としては、できれば避けたい慣習である。上述し

32) 大判明34・5・30、民録7・5・156。

33) 朝鮮高等法院判大15・7・2、評論15商法468。

34) 大判昭5・6・14。

35) 田中誠二（1926）「積荷の保證渡（所謂ビー・エル問題に）就て」『商学研究』、87-113ページを参照。

36) 新堀・前掲注3・214-215ページ、戸田修三・唐松寛編（1978）『商取引法の基礎〔実用編〕（基礎法律学体系23）』、青林書院新社、175ページ以下、今井薫ほか（1991）『現代商法・総則・商行為法』、三省堂、322以下を参照。

たように、適法と認められた後にも紛争に発展したケースは少なくない。

例えば、船荷証券の危機に関する判例としては、機材の輸入取引を巡る1994年10月25日の東京地裁判例がある。この事件では、木材の輸入において運送人が船荷証券と引換えではなく、輸入者に保証渡しを行ったことに関して、船荷証券の所持人に対する運送人と輸入者の共同不法行為責任が肯定されている。裁判所は、保証渡しにおける運送人の責任を明確に認めている。その後、保証渡しを含め空渡しに起因する最近の判例は公開されたものだけでも以下のものがある³⁷⁾。

- ① [神戸地裁 H.8.5.27判] 荷受人署名の銀行の署名がないバンク L/G 用紙に海貨業者が連帯保証署名した輸入での保証渡し
- ② [東京地裁 H.8.10.29判] 輸入でのシングル L/G での保証渡し
- ③ [最高裁三小 H.9.10.14判] 輸入での海貨業者のシングル L/G での保証渡し
- ④ [東京地裁 H.10.7.13判] 輸出先での空渡し
- ⑤ [大阪地裁 H.11.2.23判] 荷受人署名の銀行の署名がないバンク L/G 用紙に海貨業者が連帯保証署名した輸入での保証渡し
- ⑥ [東京地裁 H.12.10.12判] 輸出先での空渡し
- ⑦ [東京高裁 H.12.2.25決定] 輸入での空渡し
- ⑧ [東京地裁 H.13.5.28判] 輸出先での空渡し
- ⑨ [東京高裁 H.16.12.15判] 輸出先での空渡し

このように、保証渡しは船荷証券の危機を打開するための方便として日常茶飯事のように行われている。しかしながら、アジア各国でその適法性の判断がケースによってわかれていて、場合によっては運送人の負うリスクは大きいために運送人としてはできれば避けたい慣習である。そのため、実務の世界では保証渡しを使用せずに船荷証券の危機を解決する方法が模索されてきた³⁸⁾。ここでは、特に、新しい対応策である非流通運送書類の活用につい

37) 古田伸一 (2013) 「船荷証券貨物の保証渡し／空渡しでの実務上の注意点」『物流問題研究』、59号、72-84ページを参照。

て説明する。

IV 船荷証券の危機に対する非流通運送書類の活用

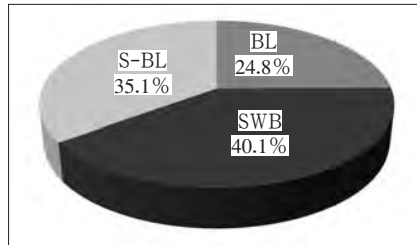
近年、船荷証券の危機の解決策として、海上運送状（Sea Waybill）やサレンダー B/L（Surrendered B/L）といった非流通運送書類（Non-negotiable Transport Documents）³⁹⁾ を利用することが増えている（合田，2006；金，2008；古田，2009；蔣，2009；長沼，2009，2015b，2016；石原・合田，2010；藤田，2010；戸塚，2011；西口，2014；増田，2015）。例えば、東証一部・二部に上場している企業186社におこなった調査（長沼，2015b）⁴⁰⁾ では、非流通運送書類（海上運送状とサレンダー B/L の合計）の使用率は75%を超えていた（第5図を参照）。次に、フォワーダー11社が発行した運送書類の調査（商事法務研究会，2013）をみても非流通運送書類の発行率は90%を超え、高い数字となっている（第6図を参照）。

このように、船荷証券の危機などに対応して、非流通運送書類である海上運送状やサレンダー B/L が運送書類の主役になっていることを確認できる。

さらに、この現象を分析すると、非流通運送書類を使用する際に、アジアではサレンダー B/L が定着し、欧米では海上運送状が使用される傾向にあ

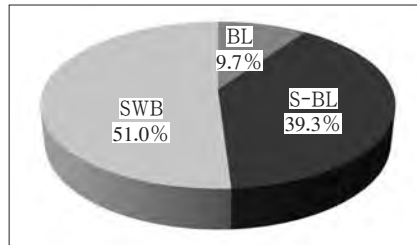
-
- 38) 船荷証券の危機に対するその他の改善策としては以下が考えられる。①B/Lの一部直送②船長託送③Express B/L または Express Delivery である。合田浩之（2006）「船荷証券の元地回収について」『日本貿易学会』、43号248-249ページ、合田浩之（2007）「記名式船荷証券・海上運送状の卓越—その意味するところについて—」『国際商取引学会年報』第9号246-257ページ、古田伸一（2009）「サレンダー B/L の利便性に潜む落とし穴」『荷主と輸送』、421号、56-57ページ、藤田和孝（2010）「海上運送状（Sea Waybill）の現状と法的諸問題（上）」『海事法研究会誌』、8ページを参照。
- 39) 非流通運送書類を含む運送書類は、国際商取引におけるコミュニケーション・ツールとして重要な役割を果たしている。長沼健「コミュニケーション・ツールとしての運送書類」則定隆男・椿弘次・亀田尚己編『国際ビジネスコミュニケーション—国際ビジネス分析の新しい視点—』
- 40) 東証一部・二部の企業から運送書類を使用すると予想される企業約1700社を選出し、その中からランダムサンプリングで1200社に調査依頼を電話で実施した。その後、調査の協力を受諾してくださった（もしくはアンケートを受取った後に検討すると返事してくださった）企業477社にアンケートを送付した。その内、186社から有効な回答を頂いた（有効回答率21%）。調査実施期間は2014年8月～11月である。

第5図 東証一部・二部に上場している企業186社の海上運送書類の使用動向



※以降の図では船荷証券を B/L、海上運送状を SWB、サレンダー B/L を S-B/L としている。

第6図 外航フォワーダー11社が発行した運送書類（感覚的数値）の平均値の割合



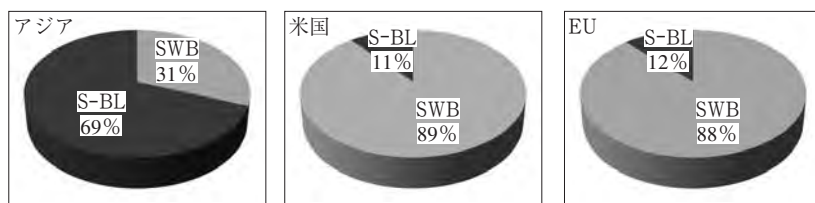
出所：商事法務研究会（2013）『運送取引の実態についての調査研究業務報告書』をもとに著者が作成。

ることがみえてくる（長沼，2016）。第7図は、各地域における海上運送状とサレンダー B/L の使用率を比較したものである⁴¹⁾。

最近では、このサレンダー B/L の中で、「迅速性」がより高くなった新しい運送書類が登場している。それがサレンダー B/L の第3類型である（長

41) 上述した調査（長沼，2015b）から、地域別まで把握できるデータ（有効回答は87社）を分析した結果である。また、長沼（2016）では、非流通運送書類であるサレンダー B/L と海上運送状の使い分けが起こる原因として以下の4つをあげている。①決済要因：サレンダー B/L に生まれた新たな決済保証機能を求めてサレンダー B/L が採用されている。②実務要因：船会社や荷主が海上運送状に関わる引渡しリスクや手間を避けるためにサレンダー B/L が採用されている。③法律要因：各国の法律や規則がサレンダー B/L の採用に影響を与えている。④文化要因：各国や地域の文化がサレンダー B/L の採用に影響を与えている。

第7図 各地域における海上運送状とサレンダー B/L の使用率の比較



出所：長沼健（2016）「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と多文化の影響について」『国際ビジネスコミュニケーション学会』第75号、p. 25。

沼、2015a)。第3類型とは、(記名式) 船荷証券がデータとしてコンピューター上で作成されるが紙として発行・交付されずに、データだけが荷送人に送付される形態である。この形態では実質的に船荷証券が発行されていない。船荷証券のデータが e-mail で送信されるだけである。このように、サレンダー B/L の第3類型では、紙のサレンダー B/L が作成されることはなく、当事者がやり取りするのはサレンダー B/L のデジタルデータだけである。そのため、当事者間による運送書類情報の交換が格段に速くなるために、船荷証券の危機を解決する手段となっている。

V おわりに

国際商取引の現場では、「船荷証券の危機 (the B/L Crisis)」と呼ばれる問題が発生している。この問題の背景には、①コンテナ化による国際物流の迅速化および効率化、そして、②近海航路であるアジアに向けた取引が増加したことにより、物品を運搬する船舶の目的地への到着が格段に早くなったことがあげられる。

この問題に対する伝統的な対応策は保証渡しという商慣習である。しかしながら、保証渡しはアジア各国でその適法性の判断がわかれているうえに、船荷証券の提出なしで運送品を引渡すことによって、運送人は大きなリスクを負う必要があり、できれば避けたい慣習である。そのため、実務の現場では、新しい対応策である非流通運送書類（海上運送状やサレンダー B/L）

の普及が進んでいる。特に、アジアでは成文法（法律や条約など）に存在しない商慣習であるサレンダー B/L が利用されている。さらには、このサレンダー B/L を電子化する動きもある。このように、船荷証券の危機などに対する新しい対応策として、非流通運送書類である海上運送状やサレンダー B/L の活用が定着しつつある。

しかしながら、国際商取引の中には、（以前より件数は減少しているが）船荷証券と商業信用状をセットで使用するような取引も残っており、このような取引を迅速に処理するためには依然として保証渡しが有効な手段となっている。この場合にはサレンダー B/L の電子化をはじめとする非流通運送書類の簡易的な電子化ではなく、船荷証券をはじめとする一連の貿易関連書類を電子化するシームレスなシステム（Bolero や ESS-Databridge の電子船荷証券や TSU・BPO の電子信用状など）⁴²⁾ の普及が求められる。

（筆者は同志社大学商学部准教授）

付記：本研究は科学研究費：基盤研究（C）16K03960（研究代表者：長沼健）の助成を受けたものである。

参考文献

- 〔1〕 石原伸志「B/Lをめぐる問題事例に関する一考察」『日本貿易学会年報』第45号、2008年。
- 〔2〕 池山明義「運送品処分権及び運送品の引渡」『海法会誌』53号、2009年。
- 〔3〕 江頭憲治郎「海上運送状と電子式運送書類」『海法会誌』第32号、1988年。
- 〔4〕 亀田尚己『国際ビジネスコミュニケーションの研究』文真堂、2003年。
- 〔5〕 合田浩之「船荷証券の元地回収について」『日本貿易学会』第43号、2006年。
- 〔6〕 合田浩之「記名式船荷証券・海上運送状の卓越—その意味するところについて—」

42) Bolero の HP (<http://www.bolero.net/>)、essDOCS の HP (<http://www.essdocs.com/>)、SWIFT の HP (<http://www.swift.com>)、2016年10月、Goldby, M. (2013), *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*, OUP Oxford, 中村中・佐藤武男 (2013)『貿易電子化で変わる中小企業の海外進出』、中央新聞社、長沼健 (2015)『国際運送書類の歴史的変遷と電子化への潮流』、文真堂、佐藤武男 (2014)「貿易の電子化 (TSU・BPO) の現状と今後の展望」、日本貿易学会第54回全国大会資料、檜垣拓也 (2016)「拡大する essDOCS の電子貿易取引と電子海上運送状活用の提言」、国際商取引学会第19回全国大会資料を参照。

- 『国際商取引学会年報』第9号、2007年。
- [7] 蔣躍川（張秀娟翻訳）「中国におけるサレンダー B/L の法的問題」、2009年（<http://www.win-cls.sakura.ne.jp/pdf/24/14.pdf>, 2015年1月10日）。
- [8] 戸塚健彦「元地回収された船荷証券上の当事者の立場について」忽那海事法研究会編『国際取引法及び海商法の諸問題Ⅱ』、2011年。
- [9] 長沼健「国際取引における運送書類選択の要因について—商社の事例—」『同志社商学』第5・6号、2009年。
- [10] 長沼健「コミュニケーション・ツールとしての運送書類」則定隆男・椿弘次・亀田尚己『国際ビジネスコミュニケーション—国際ビジネス分析の新しい視点—』、丸善、2010年。
- [11] 長沼健「信頼の影響を受ける運送書類の選択について」『国際商取引学会年報』第13号、2011年。
- [12] 長沼健「サレンダー B/L 第2類型の普及が運送書類電子化に与える影響について」『国際商取引学会年報』第15号、2013年。
- [13] 長沼健「サレンダー B/L の使用要因に関する実証研究」『国際商取引学会年報』第16号、2014年 a。
- [14] 長沼健「国際商取引における電子運送書類の必要性和その普及理論」同志社商学第66巻第1号2014年 b。
- [15] 長沼健「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と新たな変化について」『同志社商学』第66巻第6号、2015年 a。
- [16] 長沼健『国際運送書類の歴史的変遷と電子化への潮流』、文眞堂、2015年 b。
- [17] 長沼健「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と多文化の影響について」『国際ビジネスコミュニケーション学会年報』第75号、2016年。
- [18] 新堀聰「海上運送状について」『国際商事法務』第19巻第4号、1991年。
- [19] 新堀聰『貿易取引の理論と実践—最近の貿易取引における旧来のメカニズムの破綻とその解決策に関する研究—』、三嶺書房、1993年。
- [20] 新堀聰『実践 貿易取引』、日本経済新聞社、1998年。
- [21] 新堀聰『現代 貿易売買』、同文館、2001年。
- [22] 新堀聰『国際物品売買契約＜国際化＞のすすめ』、同文館、2012年。
- [23] 西口博之「B/L 元地回収後の荷送人の運送品処分権行使の可否：中国向けサレンダー B/L に関連して」国際金融、第1260号、2014年 a。
- [24] 西口博之「船荷証券の元地回収と貨物海上保険代位請求権：平成20年8月27日東京高裁判決に関連して」損害保険研究、第3巻第76号、2014年 b。
- [25] 日本貿易関係手続簡易化協会『海上運送書類に関する手続き簡素化に向けた調査研究委員会報告書』、2013年。
- [26] 藤田和孝「船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求：いわゆるサレンダー B/L について」『Cosmica』第36号、2006年。
- [27] 藤田 和孝「船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求—いわゆるサレンダー

- B/Lについて』『海事法研究会誌』第206号、2010年。
- [28] 藤田友敬編『ソフトローの基礎理論』有斐閣、2008年。
- [29] 藤田友敬「ロッテルダム・ルールズ作成の経緯と特徴―』『海法会誌』53号、2009年。
- [30] 古田伸一「船荷証券元地回収による運送」『物流問題研究』第48号、2007年。
- [31] 増田史子「船荷証券所持の法的意義―イギリス法の素描」『立命館法学』5・6号、2015年。
- [32] 三倉八市「船荷証券不要論～貿易取引にB/Lは、果たして必要か～」『第一回貿易研究会報告書』貿易奨励会、2002年。
- [33] Aikens, R., Lord, R. and Bools, M. (2006), *Bills of Lading*, 2nd ed., Informa Law from Routledge.
- [34] Andaleeb, S. S. (1992). The trust concept: Research issues for channels of distribution. *Research in Marketing*, 11, pp. 1-34.
- [35] Boyd, S., Eder, B., Burrows, A., Foxton, D., Berry, S., and Smith, C. (2008). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 21th ed, London, UK: Sweet & Maxwell.
- [36] Glass, D. A. and Cashmore, V. (1989), *Introduction to the law of carriage of goods*, Sweet & Maxwell.
- [37] Goldby, M. (2013), *Electronic Documents in Maritime Trade: Law and Practice*, OUP Oxford.
- [38] Grönfors, K. (1991). *Towards sea waybills and electronic documents*. Gothenburg Maritime Law Association.
- [39] Gudykunst, W.B. and S. Ting-Toomey (1998), *Culture and Interpersonal Communication*, Sage.
- [40] Levinson, M. (2006), *THE BOX -How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger-*, Princeton University Press.
- [41] Mills, S. (ed.) (2009), *Goode on Proprietary Rights and Insolvency in Sales Transactions*, 3rd ed., Sweet & Maxwell.
- [42] Mitchelhill, A. (1982). *Bills of lading: Law and practice*. London, UK: Chapman and Hall.
- [43] Naganuma, K. (2006), The Diffusion of the Sea-Way Bill and the Progress of e-Trade, *The Journal of Korea Research Society for Customs*, Vol. 7, No. 3, pp. 379-94.
- [44] Sako, M. (1992). *Prices, quality and trust, Interfirm relations in Britain and Japan*. Cambridge, Cambridge University Press.
- [45] Soyer, B. and Tettenborn, A. (2014) *Carriage of Goods by Sea, Land and Air*, inform law.
- [46] Tetley, W. (1983). Waybills, the modern contract of carriage of goods by sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14, pp. 465-511.
- [47] Todd, Paul (1987), *Cases and Materials on Bills of Lading*, Oxford, BSP Professional Books.

- [48] Todd, Paul (1990), *Modern Bills of Lading*, 2nd ed, Oxford, Blackwell.
- [49] Todd, Paul (2007), *Bill of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 4th ed, Lloyd's of London Press.
- [50] Treitel, G. and Reynolds, F. M. B. (2011), *Carver on Bills of Lading*, 3rd ed, London, Sweet & Maxwell.
- [51] Yates, David (ed.) (1995), *Contracts for the Carriage of Goods*, London, Lloyd's of London Press.