

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

檜垣 拓也

MUビジネスサービス株式会社 部長代理

I はじめに¹

船荷証券を始めとする船積み書類の電子化によるいわゆる電子貿易取引は、1990年代中盤に欧州の民間団体がEUの支援を受けて、これら全ての書類を電子化するBolero Projectを行い、1999年にSWIFTにより商用化が公表されて以降、大企業を中心に利用されてきている。これとは別に2005年に、Boleroのように電子船荷証券(e-Bill of Lading、以下eB/L)の権原登録簿への登録を行わない、簡易なスキームでeB/Lを含む電子船積み書類(e-Shipping Documents、以下eDocs)の作成・管理を行う、民間プロバイダー：essDOCS Exchange Limited(以下、エスドックス)が設立され、eB/Lの世界的普及を進めてきた。このエスドックスはさらに貿易金融面においても2015年に、従来のTSU/BPO取引にeB/Lを組入れた、一貫電子貿易取引をパソコンのwebベースで行うソリューション²を開発し、同年4月に豪州から中国への鉄鉱石輸出の貿易取引で実稼働した。こうして同社のソリューションの利用者は、後

ほど詳細を述べるが現在、世界ベースで革新的な中小企業も含め大きく増加してきている。

本稿ではまず、エスドックスの概要を初めとする同社の電子貿易取引推進の全体像と、この画期的な一貫電子貿易取引ソリューションの仕組みを含む実稼働例を紹介する。そして近來、運送書類として国連等から利用勸奨³もあり世界的に利用が増加してきている海上運送状(SeaWaybill、以下、SWB)について、その現状・特性・関係法制等を説明した上で、TSU/BPO取引における銀行の与信リスク低減の観点⁴から、上記の一貫電子貿易取引にSWBを電子化した電子海上運送状(Electronic Sea-Waybill、以下eSWB)を活用する手法を提言することとしたい。ここで、eB/Lを利用する仕組みであるこの一貫電子貿易取引に新たにSWBを加えようとする理由には、この取引が対応する運送書類の範囲拡大の観点も含む。なお、本稿の内容は全てMUビジネスサービス(株)とは無関係であり、あくまで筆者の個人的見解である。

¹ 本稿は、2016年11月12日に神戸大学で開催された本学会「全国大会」に於いて発表した原稿を、加筆・修正したものである。

² “提供する情報システム”のこと。

³ 2001年3月の国連CEFACT第7回総会、および2011年7月の同第17回総会でそれぞれ利用勸告が採択されている。

⁴ 詳細は後述するが、SWBの荷受人を銀行とすることで船積み書類が一切、銀行を通らない従来のTSU/BPO取引の与信リスクを低減化し、中小企業にも取引の利用が進むことを進むこと期待する。

II エスドックスとは

1 設立経緯と契約企業等

同社は、保守的な船舶業界の改革に思いを馳せていた米国の2人のMBA取得者が、海運業やBolero Projectの経験等を経て、2005年にeDocsとデータソリューションの開発と引渡しのためのオンライン・プラットフォーム⁵を提供する民間プロバイダー：エスドックスを設立した⁶。その本社はロンドンで、法人登記はマルタ島のバレッタである。同社は最初はタンカー運送に焦点をあて、作成したソリューションのテストを欧州市場において実施した上で、2010年1月よりeB/Lを含む各種のeDocsの取扱いを開始、その後バラ積み船、コンテナ船、そして定期船へも利用を拡大した。こうして同社はeB/Lの世界的普及を進めると共に、貿易金融取引の効率化も図るため（電子）荷為替信用状、（同）荷為替取立、及びTSU/BPOの各取引に対して、それぞれeB/Lを利用する後述の3つのソリューションをリリースした。一方、同社ソリューションの契約企業は2016年12月現在、グローバル企業から革新的な中小企業まで世界73ヶ国4,400社を超え、直近2年間は毎年1,000～1,300社増加している⁷。

またその業種は、エネルギー、農業、化学、金属、資源、船会社やフォワーダーから税関や商工会議所等に至るまで非常に多岐に渡っている。著名な先はブリティッシュ・ペトロリアム、シェブロン、エクソン・モービル、カーギルを初め数多く、我が国では伊藤忠商事、

豊田通商、川崎汽船、日本マリタイム、他である。一方、契約金融機関は世界33のグローバルバンク、例えば、バンクオブアメリカ、香港上海銀行、ドイツ銀行、中国銀行、豪州のウェストパック、我が国では三菱東京UFJとみずほの二行である。なお、同社は最近アジア太平洋地区への積極的な推進を意図し、営業拠点をシンガポール、台北に加え今年3月に上海、同6月に東京（世界で9番目）に開設した。

2 CargoDocsの特徴と法的フレームワーク

CargoDocsと呼ばれるWebベースの同社のソリューションの特徴は、輸出者によりeB/Lを含むeDocsのドラフトが作成され、前者は運送業者等によって電子的に承認され署名・管理されるが、これらeDocsは“発行前”の段階で運送業者と銀行が内容をチェックすることができるので、彼らの初回の書類受付における拒否率が最小化されている。また万一 受付を拒否された場合には、輸出者は修正後の書類を1時間以内に再提示することが可能である。実務的には、CargoDocsでは輸出者、輸入者、それぞれの取引銀行、および船会社等の全ての取引当事者がインターネットの利用可能なコンピューターでessDOCSのプラットフォームにログインし、eB/Lを含むeDocsを直接リアルタイムに照会、およびダウンロードする事ができる。ここでeB/Lの内容変更ができる権限は、オリジナルのB/Lの所有者と電子的に同等な“権原所有者”⁸に制限されていて、権原所有者のみ

⁵ プラットフォームとは、コンピュータにおいて、ソフトウェアが動作するための土台（基盤）として機能する部分のこと。essDOCSのHP, “essDOCS History”, at <http://www.essdocs.com/about-us/history>を参照。

⁷ essDOCSのHPによれば、2014年11月：2,000社＋、2015年7月：2,700社＋、2015年9月：3,000社＋、2016年7月：4,000社＋とされている。（“essDOCS surpasses 4,000 Customer Milestone”, at <http://www.essdocs.com/blog/essdocs-surpasses-4000-customer-milestone>を参照。

がB/L発行後の目的地変更、証券の分割等の変更を要求する事ができる。ちなみに、これらの変更処理には権原所有者にとって特別なコストは不要とされている⁹。

次にCargoDocsの法的フレームワークは、eB/Lの管理方法も含めDSUA (Databridge Services & Users Agreement) という、各々の利用者とエスドックスとの間のマルチラテラルな法的契約によって定められ、その準拠法は一部を除き英国法とされているが、詳細は後のBoleroとの主な点の比較、で説明する。なお、DSUAはその最新Version: DSUA2013.1が、BoleroのRulebookと同様にP&I Club¹⁰並びにTT Club¹¹によってそれぞれ承認されている。これは即ち、これら両者がエスドックスのシステムの下で荷物の運送に関して生じた責任を補填することを承認した、ということである。

3 電子貿易金融取引ソリューションの概要

前述のCargoDocsにおいて、エスドックスは銀行が関与する電子貿易金融取引として3種類のソリューションをリリースしている。それは、①電子荷為替信用状 (e-L/C) に基づいて作成した電子書類を銀行へ呈示する“eUCP Presentation”、②電子書類による銀行経由取立てを行う“eDocumentary Collection”、及び③TSU/BPO取引を組み入れた一貫電子取引の“CargoDocsBPO+”である。ここで、複

数の稼働実績のある①の取引のフローは、輸出者・輸入者間で売買契約締結後、輸入者が取引銀行にeUCP準拠のeL/Cの発行を依頼、その後eL/Cの通知を受けた輸出者がCargoDocsでeB/Lを含む各種eDocsのドラフトを作成・船積みを行い、運送業者に提出したドラフトが承認されることでeB/Lが電子署名付きで発行される。輸出者はeB/Lを含むeDocsを取引銀行へ送付し、同銀行が内容をチェックして問題なければeB/Lを受諾し輸入者取引銀行 (L/C発行銀行) へその旨を通知する。その後、これら電子書類がCargoDocs内で輸入者取引銀行へで提示され、L/C条件一致を確認する。こうして輸入決済が実行されればこれら電子書類が輸入者へ引渡される、というものである。

①と②はBoleroにも同種のスキームがあるが、③はエスドックス独自のもので、TSU/BPO取引をCargoDocsと組み合わせ、eB/Lを一時エスクロー¹²で管理し、商品発注書データに船積みデータが合致した段階でeB/Lが輸入者へリリースされるという一貫電子処理取引であるが、そのフローを含む実稼働例を次章で説明する。

4 Boleroとの主な点の比較

Boleroとエスドックスとの比較は、その範疇がシステム、スキーム面から法的フレームワークその他に至るまで広範囲であり、本稿はエスドックスの概要を紹介する主旨のた

⁸ “権原”とは、ある法律行為または事実行為をすることを正当とする法律上の原因のこと (有斐閣『法律学小辞典』第4版)

⁹ これらは、essDOCSのHP, “CargoDocs electronic Bill of Lading”, at <http://www.essdocs.com/edocs/electronic-bills-of-lading>、および“E-trading systems Focus”, at https://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/4803clubnews69sp.pdf等を参照。

¹⁰ 1869年にロンドンに設立された船主責任相互保険組合

¹¹ Through Transport Club。1968年にロンドンに設立された、国際輸送とロジスティクス産業に対する保険及び関連したリスクマネジメントサービスのリーディング・プロバイダー。

¹² 「条件付き第三者預託」のこと。ここでは、発行されたeB/LがCargoDocsのプラットフォーム上に、輸入者へリリースされるまでの間、厳密に保持される。

め、ここでは主に両社の業務推進の主眼、eB/Lの権原譲渡、法的契約の準拠法の3点についての比較を述べるに留める。

(1) 業務推進の主眼

eDocsの利用推進のためのプラットフォームの提供という点では両社共通であるが、Boleroは本稿冒頭で述べたように各業態との実証実験の成功を受けて商業化を行ったものであり、企業に対しOpen Account取引を始めAdvance Payment, Documentary Collection, Documentary Credit, Standby Credit等の多くの貿易金融EDIのソリューションの提供を主眼としている。これに対し、エスドックスには前述の3種類の貿易金融取引のソリューションがあるものの会社全体としては、船会社等の全ての運送モードに対応するeB/Lを作成するソリューションの提供を主眼にしている¹³。

(2) eB/Lの権原譲渡

Boleroでは、eB/Lの所持人を登録機関に権原登録(Title Registry Record)することで、所持人が誰であるかを常に関係者が把握できるようにしている。所持人がeB/Lを他のBoleroメンバーに譲渡を希望すれば、権原の譲渡登録指図の手段によって登録機関へ連絡し、権原が事実上譲渡される。これに対し、エスドックスでは権原登録の仕組みはなく、権原譲渡はeB/Lそのものの管理を通して行われる。即ち、eB/Lを受取り管理していた所持人が他のエスドックス・メンバーへそれを譲渡したければ、eB/Lを裏書の上、“もの

自体”を次の当事者へ移転させ、それによりその当事者が新しい所持人となる¹⁴。もし、それが“指図式裏書”の形式であれば、紙の証券のプロセスを再現するために、eB/Lの裏面に“裏書スタンプ”をつける仕組みである¹⁵。

(3) 法的契約の準拠法

Bolero Rulebookの準拠法は英国法である。これに対し、DSUAのそれは主に英国法であるが、運送契約に米国法が適用された場合にはニューヨーク州法(即ち、同州の採用する統一商事法典(Uniform Commercial Code:UCC)及び1999年統一電子取引法(Uniform Electronic Transaction Act:UETA))になる、とされている¹⁶。

なお、上記3点の他、電子書類の関係当事者間での受渡しに関しては、BoleroではeB/Lを含むeDocs自体を、貿易取引の流れに従い関係当事者間でメール転送(受渡し)する方式である。これに対し、エスドックスではそれらがCargoDocsのプラットフォーム上に保管されていて、必要に応じ当事者がアクセスする方式としている。

Ⅲ 一貫電子貿易取引の実現と効果

本章では、前述の一貫電子貿易取引:CargoDocsBPO+(以下、BPO+)の実稼働例および取引フロー、利用メリットとその課題について説明する。

¹³ ちなみに、同社取扱いの船荷証券(B/L)の雛形の数は、50を超える。

¹⁴ DSUAの、電子運送書類の主要な機能に関する第7条の1項の2(裏書)(7 ELECTRONIC RECORDS, ELECTRONIC RECEIPTS AND SHIP'S DELIVERY ORDERS 7.1 Primary Functions 7.1.2 :Endorsed)に規定されている。

¹⁵ エスドックスの「MEMORANDUM」Date:1 July 2013, Re: How CargoDocsTM worksのQ&A集のうち、“How do I transfer an eB/L to my Buyer?”に対する回答として、この説明がなされている。

¹⁶ DSUAの、電子運送書類の権利と義務に関する第8条の1項:運送契約に米国法が適用された場合(8 RIGHTS AND LIABILITIES UNDER AN ELECTRONIC RECORDS OR SHIP'S DELIVERY ORDER 8.1 U.S.Law Governed Contracts of Carriage)に規定されている。

1 実稼働例と取引フロー

このソリューション自体は2015年2月にリリースされ、第一号案件が同年4月に実稼働した。それは、輸出者が世界最大の豪州の鉱物資源業：BHP Billiton、輸入者が米国の穀物メジャー：Cargill、輸出者取引銀行（即ち、BPO受益銀行）がWestpac、そして輸入者取引銀行（即ち、BPO負担銀行）がANZによる、豪州から中国への鉄鉱石の輸出取引であった。

これより、**図表1**と**図表2**に基づき、本案件の取引フローを説明する。**図表1**は売買契約書の締結から商品発注書データが輸出入者の間で合意され、船積み実行、そしてeB/Lの発行までであり、**図表2**は発行済のeB/Lがエスクロー環境で保管されて以降、輸入者の対銀行決済が終了する迄である。（なおBPO+利用の前提であるが、輸出者と運送業者によって作成されたeB/Lを含むeDocsは常にCargoDocsのプラットフォーム上に在り、取引関係者は必要に応じそれらをダウンロードの上、内容をチェックすることとしている。）

まず、売買契約締結（**図表1-①**）の後、CargillがBPO+にログインし商品発注書データ等を入力（**図表1-②**）、それらを取引銀行ANZが内容チェック（**図表1-③**）の後、TSUシステムとWestpacを経由して（**図表1-④**および**⑤**）、BHP Billitonへ提示される（**図表1-⑧**）。これが受理されれば確定済Baselineデータとなり、WestpacからTSUシステム経由で取引の関係当事者へ通知された（**図表1-⑩**および**⑪**）後、BHP BillitonがeB/Lの発行を運送会社にBPO+経由で申請し船積みを実行（**図表1-⑫**）、船会社がeB/Lを発行する。（**図表1-⑬**）（ここで万一、銀行経由で提出されたBaselineデータを輸出者が拒

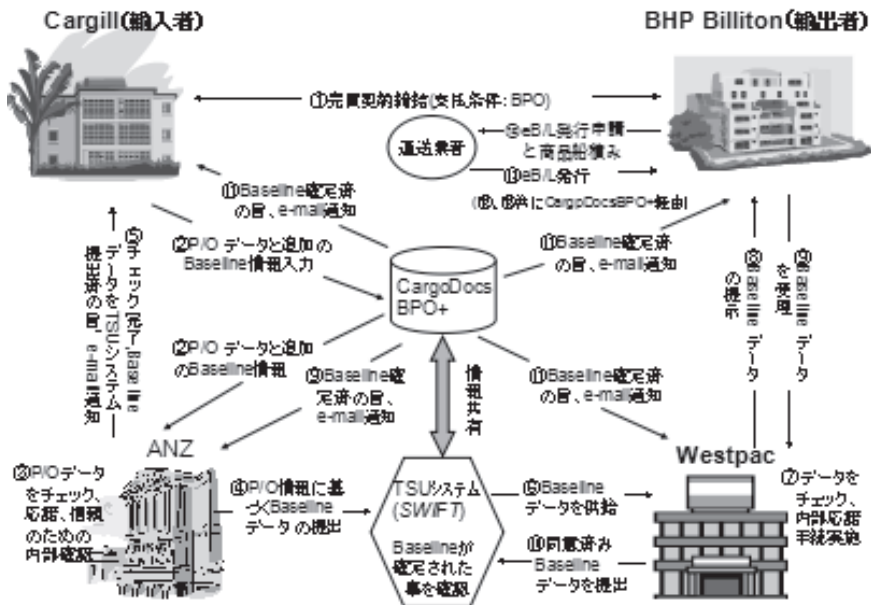
絶すれば、輸入者がデータ内容を修正の上、再提出をする。）

続いてBHP BillitonがBPO+へログインし船積みデータを作成、Westpacへ提出するが、この際、eB/L等はCargoDocsのプラットフォーム上においてエスクローで厳密に保管される（**図表2-①**および**②**）。次にWestpacはBPO+にログインし船積みデータの内容確認を行い（**図表2-③**）、これを受理すればTSUシステムへ提出し、その旨をBHP Billitonに通知する（**図表2-④**および**⑤**）。次に、TSUシステム内で確定済のBaseline（商品発注書データ）とDataset（船積データ）の照合を行い、それらが一致すれば照合レポートを作成し、ANZとWestpacに照合結果を通知する（**図表2-⑦**）。（ここで万一、不一致の場合はその詳細を伴ったメッセージが輸入者へ届き、輸入者は不一致を受理するか又は拒絶するかを選択する。拒絶の場合eB/Lエスクローは、訂正済みのDatasetを再提出するよう輸出者へ戻される。）

そしてこの段階でWestpacからBHP Billitonに対する輸出買取り代金の支払いと、BPO+に基づくANZからWestpacへの支払が実行される（**図表2-⑧**）。そして、一般的にはこのタイミングでエスクローで保管されていたeB/Lが輸入者にリリースされ、輸入者はそれを運送業者に呈示の上、商品を受領、そして商品売却後に取引銀行に輸入代金の決済を実行し取引終了となる。

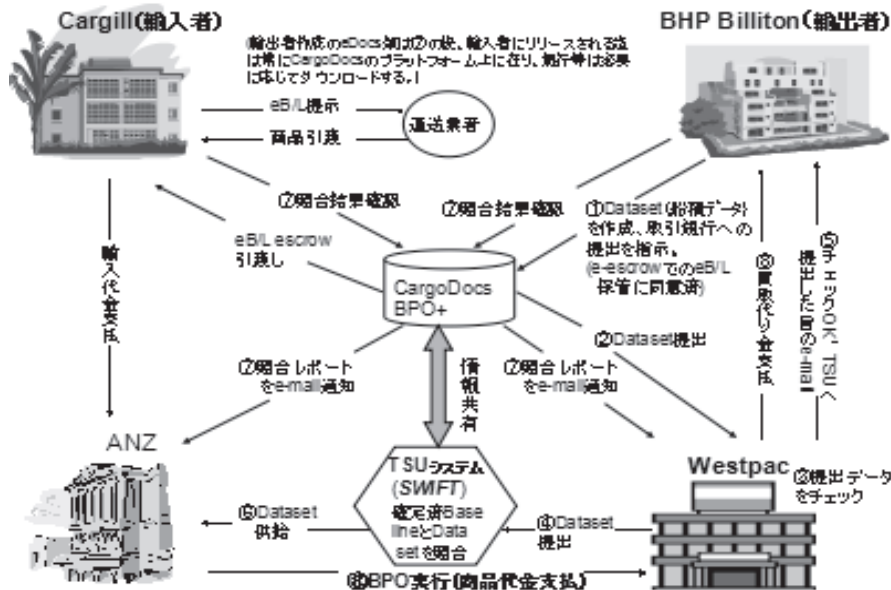
ここでエスドックスによれば、実際にTSU照合レポートは2015年4月7日に生成され、エスクローで保持されていたeB/Lは正にその翌日にCargillにリリースされたとのこと。このように、TSUによって確認されたデータ内容不一致や書類上の瑕疵の取扱いを含め、実際に僅か一日で取引の完成に至ったと

図表1 取引フロー (1/2) : Baseline (商品発注書データの確定と商品船積み)



(出所：エスドックスから入手した資料を基に筆者作成)

図表2 取引フロー (2/2) : Dataset (船積データ) の提出とeB/L escrow



(出所：エスドックスから入手した資料を基に筆者作成)

いうことである。以上が取引のフローであるが、BPO+はその後、化学、農業、金属およ

び資源業界で利用に向け検討中とのことである¹⁷。

¹⁷ "First ever CargoDocs Bank Payment Obligation Plus (BPO+) transaction completed successfully", at <http://www.essdocs.com/press-room/first-cargodocs-bpo-plus-transaction-completed-successfully>を参照。

図表3 TSU/BPO稼働中の銀行19行と、その内エスドックス加盟9行（下線）

アジア大洋州(12)	欧州(4)	中東(2)
(日本) ・三菱東京UFJ (中国) ・Bank of China ・China Citic Bank ・China Merchants Bank (韓国) ・Korea Exchange Bank (シンガポール) ・Standard Chartered Bank (タイ) ・Siam Commercial Bank ・Bangkok Bank (マレーシア) ・CIMB Bank Malaysia ・RHB ・Maybank (オーストラリア) ・ANZ ・Westpac	(フランス) ・BNP Paribas (ドイツ) ・Commerzbank ・Unicredit (オランダ) ・NLB	(トルコ) ・Turkiye is Bankasi ・TEB
		(補足) TSU/BPO取引は現在未稼働(テスト中)で、エスドックスのみ加盟している銀行は、以下の7行。 ①みずほ(日本) ②HSBC(香港) ③NAB(オーストラリア) ④BOA(米国) ⑤JP Morgan(米国) ⑥ドイツ銀行(ドイツ) ⑦UBS(スイス)

(出所：エスドックスのH/PならびにSWIFT資料「Digitizing Trade Finance, July 2016」により筆者作成)

2 BPO+の利用メリットと課題

BPO+は、紙ベースの船積書類を輸出者が輸入者へ直接送付する従来のTSU/BPO取引の一貫電子処理を実現したものであるため、ここでは従来のTSU/BPO取引と比べたBPO+の利用メリットと課題を考察する。まず利用メリットであるが、輸出者の利用メリットは、①B/Lの作成・内容修正等に関する所要時間の短縮。②有価証券であるB/Lを含む船積み書類の管理と輸入者へのクーリエ便での発送事務の解消、及び送料の不要化。③eB/Lを初めとするeDocsの輸入者への“リリース時期”の明確化。の3点が考えられる。①は、紙ベースでは引渡しまで数日要する場合もあるが、BPO+では全て電子的に処理されるため約1時間程度で完了と説明されている。②は、BPO+では輸入者へそれらがリリースされるまでの間CargoDocsのプラットフォーム上に置かれ、管理とアクセス等がなされる

ためである。③は、従来のTSU/BPO取引では輸出者から輸入者への書類発送時期が必ずしも明確でなかった¹⁸が、BPO+では確定済み商品発注書データに対する船積みデータの“TSU照合”がOKになった時点で、リリースする。

次に輸入者の利用メリットは、①2種類のデータのTSU照合後の書類や商品引取りの一段の早期化と保管倉庫料の減少化。②輸出者から受領した、B/Lを含む紙ベースの船積み書類の管理・取扱いの手間の解消。の2点が考えられる。①は書類の電子化による処理の迅速化で期待が持てる。②も、書類の電子化による事務効率化への期待である。

最後に両者共通の利用メリットは、有価証券であるB/Lの紛失リスクと詐欺を減少させることである。これは、各々の関係当事者がBPO+という共通のソリューションで一貫電子処理を行うためである。

¹⁸ そもそも船積み書類は全く銀行を経由することなく、輸出者自身の判断で輸入者へ直接発送をしている。

図表 4 TSU/BPO稼働中の主要企業¹⁹と、その内のエスドックス加盟先（下線）

業種	企業名・国名
石油	BP(英国)、KOKSAN(トルコ)、PTT PM(タイ)、POLY TRADE(ドイツ)、GRUPPO MOSSI & GHISOLFI(イタリア)、TWD Fibres(ドイツ)
生活用品、衣類	イトーヨーカ堂(セブン&アイホールディング)(日本)、Daenong(韓国)、BONY(中国)
鉱業(鉄鉱石他)	<u>VALE(ブラジル)</u> 、 <u>Cargill(米国)</u> 、 <u>BHPbilliton(豪州)</u>
電子関連、機械等	韓国オムロン(韓国)、三井物産プラントシステム(日本)、AVTOG(スロベニア) SPIG(イタリア)、RVT(ドイツ)、HUBER(ドイツ)、ADISS(ルーマニア)、
自動車及び部品	TEMSA(トルコ)、ZF(ドイツ)、AL-SAYER(クウェート)
食品製造	<u>COFCO(中国)</u> 、Angel(中国)

(出所：SWIFT資料「Digitizing Trade Finance, July 2016」23頁に基づき、筆者作成)

続いてBPO+利用の課題であるが、筆者は①貿易当事者のエスドックスへの加盟、②費用対効果、③取引銀行の受入れ体制整備、④スキームの認知度拡大、等の問題があると考え。①は、輸出者および輸入者はBPO+の利用を希望する場合に、一貫電子処理取引のため自分達を含めそれぞれの取引銀行および運送会社、という取引関係当事者全員がエスドックスに加盟する必要がある。そこでBPO+の早期利用見込みの観点から調べると、2016年7月現在、TSU/BPO取引を利用中の世界の銀行のうちエスドックス加盟行は図表3の通り、我が国の三菱東京UFJ銀行を初めとする9行。また、TSU/BPO取引を利用中のエスドックス加盟企業は図表4の通り、ブラジルのVALEを初めとする4社程度である。

②は、エスドックスの加盟費はBolero他の類似のものより割安であるが、年間4～5百万円とも言われる²⁰ので、相対する実務取引面での効果との兼ね合いがポイントとなる。③は、BPO+の取引では銀行はeB/Lその

他の書類が保管されるエスクロー環境へのアクセスが必要となり、そのための特別なオペレーション等が必要になる。④は、エスドックスによる対企業、対銀行への今後の情宣活動が重要である。

IV SWBの現況とeSWB活用の提言

本章ではSWB自体の特徴、利用の現状、eSWBの利用メリットや電子化の課題、そして関係する既存の法制面などを踏まえた上で、eSWBの活用に関する具体的な提言を行う。これまでの説明では、Boleroもエスドックスも運送書類としてB/Lを対象としてきたが、最近我が国でも、海上運送の多くの取引でSWBが使用されている²¹。実際、SWBは有価証券でないことから電子化という面や発行後の取扱いでもB/Lに比べて容易であるため、本稿の最後に前章で説明した一貫電子処理ソリューションでeSWBを活用するスキームの試案を提言する。

¹⁹ 本図表の出典の資料の中で、2016年7月現在TSU/BPOの稼働企業の総数は60社とされている。

²⁰ 国内のエスドックス加盟銀行からの情報。

²¹ 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143頁を参照。

1 SWBの特徴と利用度合い

まず、B/Lと比べたSWBの特徴としては以下の4項目が挙げられている²²。

- ① 運送品の受取または船積み、及び運送契約の内容を証する機能を有する。
- ② 非流通書面である。
- ③ 有価証券ではない。(非流通だけでなく、権原証券でもない)
- ④ 受戻証券ではない。(運送品の引渡しに際し運送状の回収を必要とせず、引き渡しは請求者が、運送状記載の荷受人と同一であることの確認をもって行う。)このため、船荷証券のように到着・紛失の際、保証荷渡しもしくは再発行、それぞれのための銀行保証状の取付けは不要。

ちなみにこのSWBは、B/Lの受戻証券性が原因で物品の引渡しが遅延し港での混雑が発生したことから、その解決策としてこのような流通性、受戻証券性のない特徴の運送状が考案されたということである²³。

次にSWBの利用度合いは、長沼(2015)により2014年に東証上場企業186社に対して行った調査で40%を越えているとされる²⁴。また、関係業界から報告された利用度合いは、①2008年当時の業界紙の記事は50%~80%となっており、50%以上であると思われる(日本船主協会)。②平均して55%といったところである(外国船舶協会)。③現状では70%程度である(日本海運貨物取扱業会)²⁵。なお、SWBの利用のさらなる増

加の要素としては、①B/Lが本船の到着に間に合にあって届かないという、いわゆるB/L Crisisへの対応、②B/Lは有価証券であるというだけで、手間とコストが掛かるのを軽減する手立て、③船積書類一式を電子化する場合、有価証券が含まれることによりシステムが重層化するのを回避する手立て、の3つの点が挙げられている²⁶。

2 B/Lとの比較におけるSWB電子化の容易性、利用メリットおよび課題

SWBはB/Lとは異なり権利証券ではないので、Boleroのような権利の移転管理等のシステム面の重装備が不要となるため電子化が容易である。また、eSWBの場合は裏面約款が荷受人に到達していることが重要であるが、運送関係の約款が記載されている証券の裏面もPDF等におき替える事によって表面と一緒に送付が可能であることから、電子化に極めて乗りやすい、と言われる²⁷。

次にeB/Lと比べたeSWBの利用メリットとして、以下の点が考えられる。

①SWBは受戻証券でないため、物品の引き渡しが運送人に“提示”をすることなくできる、②取引に参加している全関係者にとって、貿易の経費削減に寄与する。(これは①により、商品到着後すぐに引き取れることで保管料、滞船料金等がeB/Lより多少とも節約できるためである。)③有価証券でないことから、前章でのBPO+におけるeB/Lのエク

²² 『船荷証券・ウェイビルの基礎知識』オーシャンコマース社 2010年7月51-52頁を参照。

²³ 一般財団法人日本貿易関係手続簡易化協会「平成25年度 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」2014年3月15頁を参照。

²⁴ 長沼健『国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流』文眞堂 2015年3月22-23頁を参照。

²⁵ ①~③は、いずれも脚注23記載の報告書49-50、53頁を参照。

²⁶ 脚注23記載の報告書137頁を参照。

²⁷ 山口修司「平成25年度Jastproセミナー「海上運送書類(B/LとSea Waybill)の法的問題点と将来の展望について」(後編)」Jastpro通巻第420号 日本貿易手続簡易化協会2013年9月2、7頁を参照。

ロー保管のようなeDocs作成後の“管理面”での負荷が少なく、他のeDocsと一緒に伝送が可能である。

一方、SWBの電子化の課題としては、SWBを含めた海上運送書類の電子化に係る課題として以下のような点が挙げられている²⁸。

- ① 貿易金融業務では、関係業種が共通のプラットフォームで取引進捗動向を可視化できる協働環境の構築が必要。
- ② アジア圏内、特に中国でSWBへのアレルギーがあり、Surrender B/Lでも良いからB/L発行を望む傾向にある。
- ③ 法的保証が無いのでSWBの発行が出来ないとする船会社もある。
- ④ 輸出入業者は現状、対銀行取引や社内事務処理のために書類のハードコピーを無くすことが難しい。

①はまさに、エストックスのようなプラットフォームビジネスが重要ということであろう。②は、最近では緩和されてきた模様。③はSWBの法整備面の進捗について後述する。④は（電子取引に対応していない）銀行での輸出書類の買取り手続きにハードコピーが必要、という問題である。

3 電子化の課題としての法制面のバックアップの遅れ

まず、現状のB/Lに関する法制面を述べた上で、SWBの法制面と我が国の法整備状況を述べる。現状、B/Lの約款を規律するための国際条約は、①ヘーグ・ルールズ（Hague Rules、1924年成立）、②ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ（Hague-Visby Rules、1968年成立）、

③ハンブルグ・ルールズ（Hamburg Rules、1978年制定）、および④ロッテルダム・ルールズ（Rotterdam Rules、2008年採択）、の4つが存在する。②は①の改正版であり我が国は共に批准し、「国際海上物品運送法」を定めている。③は②よりも運送人に厳しい条件を課しているため海運先進国共々、我が国も批准していない。④のみが現在未発効であるが、近代的なコンテナ輸送や電子的記録に関する規定を含む。また④は、B/Lに加えSWBを含む運送書類の電子化に対応した規程を含んでおり、それらは以下の通りの定義である²⁹。

第1条：定義 第18項

“Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:

- (a)Evidences the carrier’s or a performing party’s receipts of goods under a contract of carriage; and
- (b)Evidences or contains a contracts of carriage,

「電子的運送記録」とは、運送人により運送契約に基づいて電子的通信により発行される一ないし複数のメッセージによる情報で、

²⁸ 脚注23記載の報告書52, 59, 61頁を参照。

²⁹ 本訳文は、古田伸一「ロッテルダムルール（国連国際物品運送条約）対訳」, at http://www7a.biglobene.jp/~s_furuta/103/pdf を参照。

運送人によるその発行と同時にもしくはその
爾後に当該電子的運送記録に添付され又はリ
ンクされた電子的運送記録に関連する情報を
含んでおり、それは当該電子運送記録の一部
になるのもので：

- (a)運送契約に基づく運送人又は履行当事者の
物品の受領を証明し；且つ
- (b)運送契約を証明し又は含む。

第1条：定義 第19項

“Negotiable electronic transport record”
means an electronic transport record:

- (a)That indicates, by wording such as “to
order”, or “negotiable”, or other appropriate
wording recognized as having the same
effect by the law applicable to the record,
that the goods have been consigned to the
order of the shipper or to the order of the
consignee, and is not explicitly stated as
being “non-negotiable” or “not negotiable”;
and
- (b)The use of which meets the requirements
of article 9, paragraph 1.

「流通可能電子的運送記録」とは次を云う。

- (a)「指図式」又は「流通可能」の文言によ
り、又は、その記録に適用される法により
同じ効力を有するものと認識されているそ
の他の適当な文言により、当該物品が荷送
人の指図または荷受人の指図に委ねられて
いることを示しており、且つ「流通不能」
であることを明示的に述べておらず、且つ
- (b)その使用が第9条1項の要件を充たし
ていること。

第1条：定義 第20項

“Non-negotiable electronic transport record”
means an electronic transport records that is
not a negotiable electronic transport record.
「流通不能電子的運送書類」とは流通可能電
子の運送記録でない電子的運送記録を云う。

以上の規程では、eB/LやeSWBなどのいわ
ゆる“電子運送書類”を、まず「電子運送記録」
として定義しており、書類の性質からeB/L
は第19項の「流通可能電子的運送記録」に、
eSWBは第20項の「流通不能電子的運送書類」
に、それぞれ該当する。

4 SWB独自の法制、および我が 国の法整備状況

SWB独自の法制としては唯一、万国海法
会³⁰が1990年に定めた民間規則で全8条か
ら成る、「海上運送状に関するCMI規則」が
ある。本規則は、“当該運送契約にCMI規則
に則る”との文言がある場合に適用され、強
行適用の条約や国内法がある場合はそれに抵
触しない範囲でのみ適用される。また、
UCP600には第21条「流通性のない海上運送
状 (non-negotiable seawaybill)」に、定義
を初めとするその詳細が規定されている。こ
こで、我が国ではSWBを規定した国内法制
が無い場合今後の法制の充実化を鑑み、
2015年3月に法制審議会商法部会に提出さ
れた「商法（運送・海商関係）等の改正に関
する中間試案」の中に、SWBについて初め
て以下の3つの規律が盛り込まれた。

- 1. 運送人又は船長は、荷送人又は備船者
の請求があるときは、運送品の受取後又
は船積後遅滞なく、受取又は船積みがあつ

³⁰ Comite Maritime International：CMI、海事私法の分野における各国国内法統一を目的として、1896年にアントワープ
に創設された国際海事機関の非政府組織。

た旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。ただし、当該運送品については既に船荷証券を交付しているときは、この限りではない。

2. 海上運送状には、船荷証券の記載事項と同様の事項を記載しなければならない。
3. 運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、荷送人又は傭船者の承諾を得て、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。

この3番目の規律がeSWBについて言及している。この規律については、その後2016年1月に提出されたさらに詳しい“要綱案”で「この場合において、当該運送人又は船長は、海上運送人状を交付したものとみなす。」が追記され、同年10月に国会へ提出された。

SWBの利用については、受戻性がなく債権性証券でないということで、国内では輸出者の本支店間や親子会社、グループ企業間の関係の取引が前提になってきたが³¹、筆者には、このように法的バックアップがまだ現在進行中の段階ということも現状十分に信頼できる継続的取引の先が利用の中心である要因、と思われる。

5 eSWB活用の提言

eSWBはこれまでマースク(株)等が、紙のSWBをPDFファイル化してeメールに添付し輸出者へ送信するものと、Webから入手したSWBのデータを輸出者が印刷して使用するもの（これらはインターネットSWBとも

呼ばれる)を扱っていたが、船会社が期待するほど普及していない³²。

そこで本稿の最後に、第3章で説明したBPO+のソリューションを使い、運送商品の荷受人を輸入側の銀行とするeSWB活用の試案を説明する。既にeB/Lを使っているBPO+にさらにeSWBを加えようとする理由は、本稿冒頭でも簡単に述べたが、①船積み書類が銀行を通らない従来のTSU/BPO取引と比べて、運送商品を銀行の譲渡担保として確保させることで銀行側にもこのスキームを受け入れ易くする、および②利用が増加しており電子化がB/Lに比べて容易なSWBを、効果的な取引に組み込みさらに活用するためである。

現状、航空運送で利用される航空貨物運送状(AirWaybill, 以下AWB)では、商品の荷受人を輸入側の銀行とするケースは多い³³。また、エスドックスのDSUAでも、SWBは書類の性質から、第2節の定義の42項、Electronic Receiptsに該当すると考える³⁴。

それではまず取引の前提認識であるが、BPO+は船会社等も含む関係当事者全てが同じシステムを使うということで、誰もが随時、取引進捗内容を把握することが可能である。また、取引開始前にそれぞれの関係当事者間で、以下のように約定しておくこととする。

1. 輸出者と荷送人（船会社等）との間
“CMI規則第6条（運送品処分権）”に記載のある「荷送人による荷受人変更権」を放棄する。
2. 輸入者と取引銀行との間

³¹ 椿弘次「連載 貿易の実務と理論 (22)」Jastpro通巻第454号 日本貿易関係手続簡易化協会2016年9月 8頁を参照。

³² 長沼健「電子海上運送状 (e-SWB) の普及について」『同志社商学』第59巻 第3・4号 2007年12月 (221) 74-75頁を参照

³³ L/CでL/C発行銀行が運送書類にAWBを要求する場合は通常、その荷受人をL/C発行銀行とするよう指定する。

³⁴ 2.42 “Electronic Receipts” means electronic receipts, including but not limited to forwarders’ certificates of receipt and warehouse receipts, Issued by a User and containing an undertaking by such User that he has received goods and is holding them for irrevocable dispatch to another User identified in such Electronic Receipts.”

SWBの荷受人を輸入者の取引銀行とすることに合意する。

1. は、この荷送人の変更権によって荷受人を実際の買主に変更されてしまうと銀行が荷物の処分権を失うので、SWB作成時に自己を荷受人にした意味が無くなる。したがって、変更権の放棄を確認する必要があるためである。2. は、BPO+を使ってそのようなSWBを輸出者側が発行することを、輸入側の取引当事者同士が確認する必要があるためである。

さらにAWBの取引慣行として、L/C取引では輸入決済後に輸入者の依頼により、荷受人になっている銀行が貨物引渡指図書(Release Order, 以下R/O)を発行し、輸入者はR/Oを運送業者に提示することにより荷物を受取る、ということが一般的に行われている。これを参考に、本試案では荷受人を輸入者の取引銀行とするSWBに対して、このR/Oの貨物引渡しの仕組みを使うこととする。

それでは本試案を第3章のBPO+の取引フローの**図表1**と**図表2**を使って、eB/Lの利用と異なる点を明確化して説明する。まず**図表1**のTSUシステムの中で、Baselineが確定された(輸入者提出のP/Oデータを輸出者が⑨で受理した)後、⑫、⑬で輸出者が運送業者(船会社)に依頼して、(B/Lの代わりに)輸入者の銀行を荷受人とし輸入者を貨物到着通知人とするeSWBを発行して貰う。その後、輸出者は電子インボイス他のeDocsを作り、

これらをBPO+のプラットフォーム上で保管する。(その際、SWBはB/Lのように有価証券ではないので、エスクローは行わない。)

そして**図表2**で、輸出者からeSWBに基づくDataset(船積みデータ)が輸出者の取引銀行へ⑫で提出された後、TSUシステムの中で確定済のBaseline(商品発注書データ)とDatasetが合致すれば、⑯でBPOによる商品代金の支払が実行される。その後、荷物が輸入地へ到着した段階で輸入決済が実行されれば³⁵、荷受人となっている輸入者の銀行が荷送人である運送業者に対して輸入者への“R/O”をBPO+のシステム内で発信し、アウトプットしたその写しを輸入者へ交付する。(この“R/O”の発信機能はセキュリティ面が重要である³⁶が、“R/O”自体はデータ量が少ない³⁷ことから、BPO+にあるe-mail通知機能に準じて作ることは可能と考えられる。)

それと同時に、BPO+の中でプラットフォーム上に置かれたeSWB含むeDocsが輸入者へリリースされ、最後に輸入者の実際の荷物受領者が荷物引渡指図のコピーの上に荷送人に届出済の署名を行い、荷送人へ提示することにより本人確認が行われ、荷物を受領する。

V おわりに

これまで見てきたように、利用が拡大中のエスドックスはL/C取引に代わる電子貿易決済サービス：TSU/BPO取引にリンクさせて一貫電子貿易取引を実現し、取引の効率性や迅速性の向上が図られた。世界で運送書類と

³⁵ もし、輸入者に資金力が無く輸入決済が荷物販売後となる場合は、輸入者は銀行が荷受人になっている荷物を運送業者から銀行の代わりに引取り、それを売却後に代金を銀行へ支払う許可を得るため、銀行に対して“輸入担保荷物保管証(Trust Receipt)”を差し入れる。

³⁶ 例えばインターネットでの送信の場合に、発信者の本人確認の意味での電子署名を付したり、データ内容の暗号化等の措置が必要となろう。

³⁷ 通常は、①発行者名、②宛先(運送業者名)、③発行日、④SWB No.④荷物引渡先、⑤発行者が運送業者に対して、当該貨物を④に引渡すことを授権する文言、等で構成される。

してSWBの取扱いが増えてきている現在、それを電子化して同じシステムに組み入れて活用することは、貿易取引全体の一層の利便性や経費削減に寄与することが期待できる。

また、長年対応が進められてきたB/Lの電子化が十分進展していない状況も考慮すれば、その実施の意味があると考ええる。さらに、銀行の与信面から現状では大企業中心に実施されているTSU/BPO取引が、SWBの活用で荷物を一旦 銀行が担保として取ることにより中小企業にも利用できる可能性を確保できると考える。そうしたメリットの一方、活用の課題として、①スキームの企業への認知度の拡大、②貿易当事者全てのエスドックスへの加盟の問題、③銀行側の受け入れ体制整備、④費用対効果、等の問題がある。このため今後の普及のためには、これらの中でできるものから克服していくことが必要と考える。

年 3 月

- ・ JASTPRO 「平成25年度 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」平成26年（2014）3月

【参考文献】

- ・ 長沼健 『国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流』 文眞堂 2015年 3月
- ・ 中村中・佐藤武男 『貿易電子化で変わる中小企業の海外進出』 中央経済社2013年 1月
- ・ 『船荷証券・ウェイビルの基礎知識』 オーシャンコマース社 2010年 7月
- ・ 檜垣拓也 「TSU/BPO取引の動向について：新しい利用形態と推進インフラ追加の面から」、『国際金融』 No.1284 外国為替貿易研究会2016年 5月
- ・ 花木正孝 「海上運送状の活用による中小企業宛てTSU-BPO利用促進の提言」、『日本貿易学会誌』 第53号 日本貿易学会 2016年 3月
- ・ 奈良順司 「貿易金融電子化の系譜」、『日本貿易学会誌』 第52号、日本貿易学会2016