



運送書類における記載事項の証拠的価値について

著者	長沼 健
雑誌名	同志社商学
巻	62
号	3-4
ページ	45-56
発行年	2010-12-20
権利	同志社大学商学会 ドウシシャ ダイガク ショウガツカイ
URL	http://doi.org/10.14988/pa.2017.0000007459

運送書類における記載事項の証拠的価値について

長 沼 健

はじめに

- I 運送書類とは何か
 - II 運送書類の現状
 - III 運送書類の役割と記載事項
 - IV 運送書類における記載事項の証拠的価値
- おわりに

はじめに

船荷証券 (bill of lading) は国際取引で使用される代表的な運送書類 (transport documents) である。近年, この船荷証券に代わり, 海上運送状 (sea waybill) の使用率が上昇している (合田, 2007; 石原, 2008; 長沼, 2009)。これらの書類は, 取引当事者の円滑な情報交換を促進するとともに, それらの情報を証明するという役割を担っている。それではその役割とは具体的にどのようなものなのか。また, その記載事項に関する証拠力はそれぞれの運送書類によって異なるのか。これらの点に関して, 運送書類を分析する先行研究を参考に, さらに議論を加えてみたい。

そこで, 本稿では, 運送書類の中でも対象となる取引のボリュームが大きい海上運送書類を対象に, その中でも伝統的に使用されている船荷証券と近年普及が目覚ましい海上運送状に焦点を絞り, それらの役割と記載事項に関する証拠力について考察する。順序としては以下の通りである。まず, 船荷証券と海上運送状とは何かについて説明する。次にそれらの使用状況について考察する。さらに, それらが持つ役割と具体的な記載事項について述べる。最後に, この二つの運送書類がもつ記載事項に関する証拠力がそれぞれ異なっていることを論じる。

I 運送書類とは何か

運送書類とは, 運送人が発行した書類で物品の受取と運送契約の内容を証するものである。2008年12月に国連総会で条約として承認された「ロッテルダム・ルールズ」(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or

1 日本における輸出入 (金額ベース) の約7割が海上運送である。

Partly by Sea; 「その全部又は一部が海上運送である国際物品運送契約に関する条約²」では、運送書類を以下のように定義している (1条14項³)。

14. “Transport document” means a document issued under a contract of carriage by the carrier or a performing party that :

(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage ; and

(b) Evidences or contains a contract of carriage.

「運送書類」とは、契約運送人もしくは履行当事者により、運送契約に基づき発行される次の書類を云う :

(a) 運送契約に基づいて契約運送人ないし履行当事者の物品の受領を証明し ; 及び

(b) 運送契約を証し又は含むもの。

この運送書類 (海上運送書類) には、大きく分けて2種類ある。1つが船荷証券であり、もう1つが海上運送状である。

まず、船荷証券とは、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) である。船荷証券は、輸出者である荷主が運送品を船会社に引き渡した際に発行される。輸出者は、それを荷受人である輸入者に代金と引き換えに引き渡す。

2 藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」(<http://www.j.u-tokyo.ac.jp/gcoe/pdf/GCOESOFTLAW-2008-2.pdf>, 2010年3月), 古田伸一「国連国際物品運送条約対訳」(http://www7a.biglobe.ne.jp/~s_furuta/103.pdf, 2010年3月)を参照。

3 運送書類は、流通可能運送書類と流通不能運送書類に分けられる (ロッテルダム・ルールズ 第1条15項)。

“Negotiable transport document” means a transport document 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 document, that the goods have been consigned to the order of the shipper, to the order of the consignee, or to bearer, and is not explicitly stated as being “nonnegotiable” or “not negotiable”.

「流通可能運送書類」とは、「指図式」あるいは「流通可能」のような用語により、又はその書類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用語により、委託された物品が荷送人の指図にあるいは荷受人の指図にもしくは所持人に委ねられており、且つ流通不能であると明確に宣明されていない運送書類を云う。

“Non-negotiable transport document” means a transport document that is not a negotiable transport document.

「流通不能運送書類」とは、流通可能運送書類でない運送書類を云う。

さらに、譲渡可能運送書類と譲渡不能運送書類は4種類に分けられる。譲渡不能運送書類から譲渡可能運送書類の順で述べると以下の通りである。① ②以外の (いわば通常の) 譲渡不能運送書類 (以下「通常の譲渡不能運送書類」という)。② 物品の引渡を受けるにはその提出を要する旨が示されて (indicate) いる譲渡不能運送書類 (以下第46条表題の表現に倣い「提出を要する譲渡不能運送書類」という)。③ ④以外の (いわば通常の) 譲渡可能運送書類 (以下「通常の譲渡可能運送書類」という)。④ 当該書類の提出なく物品が引き渡され得る旨の明記がある譲渡可能運送書類 (以下「提出なき引渡の可能性につき明記ある譲渡可能運送書類」という)。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, 39-40ページ。

そして、輸入者は、自国に船が到着した際に、その書類を船会社に提示することにより、運送品を受け取ることができる。そこから、この書類は、①運送契約の証拠（evidence）であり、②物品の受領証（receipt）でもあり、③引渡請求権を化体した権利証券（document of title）でもある、といわれている（Todd, 1986；新堀, 1992）。

この証券の歴史は古く、その前身が11世紀頃、地中海貿易に用いられたことから始まっている⁴。現存している最古の船荷証券はイタリア語の1397年の日付のものであり⁵、イギリスに現存している最古のものは、1538年の日付のものである⁶。船荷証券は、国際売買で用いられる船積書類の中でも最も重要な位置を占めると指摘されてきた（新堀, 1992；亀田・小林・八尾, 2004）。

次に、海上運送状は、近年その利用率が上昇している運送書類である（詳細は後述する）。この書類は船荷証券がもっている権利証券の機能は有していないが、後の二者の性質（運送契約の証拠と物品の受領証）は備えている（Tetley, 1983；新堀, 1991；Grönfors, 1991）。本船の航海中に運送品を転売することが予想されていない場合には、権利の証明は不要で、情報を的確に伝達することが重要であるが、海上運送状は十分にその役割を果たしているといえる⁷。

II 運送書類の現状

近年、上述した運送書類の使用率に変化がみられる。【図表1】は、日本の船会社Aが発行した運送書類の割合である。このように、海上運送状の使用率は5割を超え、2009年の数字で57%となっている。また、2010年におこなった調査においても、海上運送状の使用率は40%を超えていた（非流通を意図して発行された海上運送状とサレンダー船荷証券の合計は62.1%である）。1992年の資料では、その普及率が9%であったことを考えると、驚くべき数字である⁹。

また、航路別に見た場合にも、海上運送状の普及が進展しているのを確認することができる。拡大傾向が続くアジア航路においても（2008年には航路別での発行件数が増えつつも多くなっている）、海上運送状が増加している（【図表3】を参照）。

4 Mitchelhill, A., Bills of Lading : Law and Practice, Chapman and Hall, 1982, p.1.

5 大崎正瑠『詳説 船荷証券研究』, 白桃書房, 2003年, 5ページを参照。

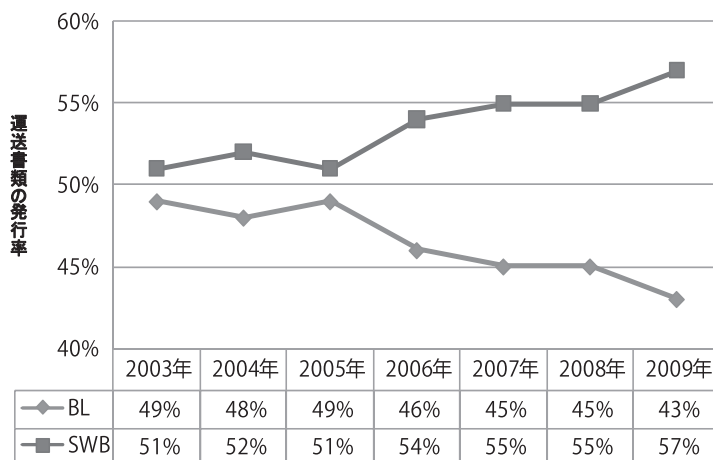
6 Boyd, S. C., Eder, B. and Burrows, A., Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 21th ed., Sweet & Maxwell, 2008, p.1.

7 新堀聰『貿易取引の理論と実践』三嶺書房, 1993年, 171ページ。

8 この調査では、東証一部・二部に上場している企業から収集したデータを用いた。まず、これらの企業から、運送書類を使用すると予想される企業約1600を選出し、その中からランダムサンプリングで300社を選定した。次に、それらの企業に電話でアンケート調査の協力を依頼し、質問票を郵送した（2010年9月～11月）。最終的に、130社からの有効回答が返送された（有効回収率43.3%）。

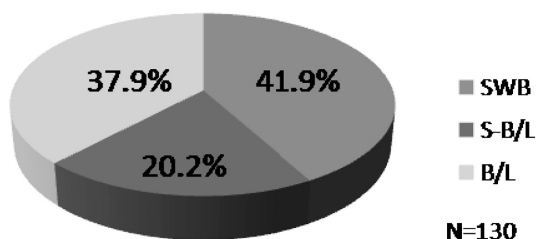
9 新堀聰『現代 貿易売買』, 同文館, 220ページを参照。

【図表1】 船会社 A が発行した運送書類の割合



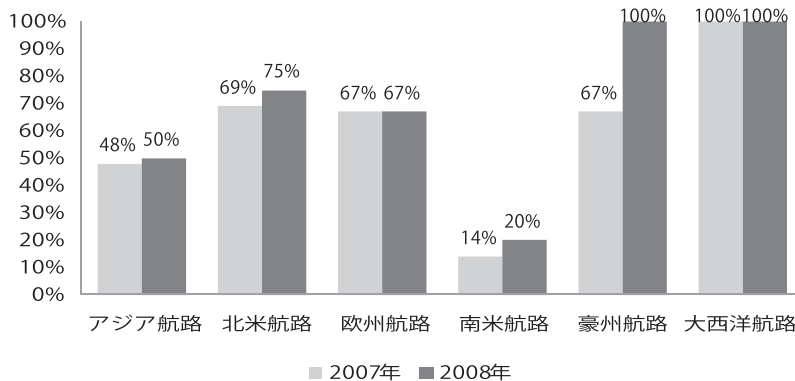
※船会社 A 提供の資料をもと作成。

【図表2】 東証一部・二部に上場している企業 130 社の海上運送書類の使用動向



※ここでは、海上運送状を SWB、元地回収船荷証券を S-B/L、そして船荷証券を B/L としている。

【図表3】 船会社 A が発行した航路別の海上運送状の発行率



※船会社 A に提供して頂いた資料をもとに作成。

このように、海上運送状の使用率が上昇し、その傾向が今後も継続する状況にある。それでは、なぜ海上運送状は普及したのであろうか。この点について、先行研究では、主要な要因として以下の2点をあげている。それは、①「業務の効率化」、②「取引関係」、そして③「商慣習の変化」である。

第1に、海上運送状の導入によって、業務効率化とそれに伴うコスト削減が可能になると考えられている。具体的には、船荷証券の危機を解決する手段として海上運送状の使用が指摘されている（Todd, 1987；新堀, 1991；Grönfors, 1991）。船荷証券の危機とは、コンテナ船などの高速化により船舶の目的地への到着が早くなる一方で、船積書類は従来どおり銀行経由のルートで処理されているため、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ケースを指している。この事態は“The Fast Ships Problem”¹⁰とも呼ばれている¹¹。

第2に、信頼（Anderson et al, 1987；Andaleeb, 1992；Sako, 1992；真鍋, 2000, 2003；崔, 2010）もしくはパワー（EL-Ansary and Stern, 1972；Anderson & Weitz, 1989）が存在する取引には、海上運送状が採用される傾向にある（新堀, 2001；長沼, 2004）。具体的には、国内外の本支店間取引、親会社と子会社との取引、信用のある長年の取引先との取引などで海上運送状が使用されている（新堀, 1991）。

第3には、商慣習の変化によって、海上運送状の使用率が上昇していると考えられる。具体的には、船荷証券の元地回収から海上運送状へとシフトする動きが海上運送状の使用率の上昇につながったと考えられる（長沼, 2009）。船荷証券の元地回収とは、船荷証券の交付を受けた荷送人が、運送品の積地において船積後に速やかに“surrendered”の文言を記入して運送人に船荷証券を呈示し、運送人が船荷証券を回収することをいう¹²。この慣習は、記名式船荷証券の譲渡を認めている日本特有の船荷証券の回収方法である¹³。

Ⅲ 運送書類の役割と記載事項

以上のように、近年、海上運送状の使用率が増え、多くの企業で船荷証券と海上運送状の両方が使用されている。それでは、船荷証券と海上運送状はそれぞれどのような役割を担っているのか。ここでは、船荷証券と海上運送状の性質から、それぞれの役割と相違点を探っていく。さらに、それらの運送書類はどのようなルールによって規定されているのか、また、具体的にどのような情報が伝達されているのかを考察する。

10 新堀聡「海上運送状について」『国際商事法務』19巻4号、462ページを参照。

11 Todd, P., *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books, 1987, p.334.

12 合田浩之「船荷証券の元地回収について」『日本貿易学会』43号、2006年、248-249ページを参照。

13 この慣習は船荷証券全通の提出を要求する信用状を利用する代金決済には適していない。また、船荷証券に本来想定されている荷揚港での呈示・回収ではなく、インコタームズや信用状統一規則でも認知されていないので、荷為替 D/A ないし D/P 取引には原則使用できない。L/C 条件の中に Surrender B/L acceptable 等の文言があれば、surrender スタンプが押印されている B/L コピーでの決済は可能である。大手商社等 L/C 発行銀行との信頼関係が大きく信用のある Applicant には、このような条件でも L/C が発行されている。そこではサレンダー B/L のコピーでの決済が可能となる。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、18ページを参照。

1. 各運送書類の役割とそれぞれの相違点

まず、すでに指摘したように、船荷証券は、①運送契約の証拠、②物品の受領証、③引渡請求権を化体した権利証券といった性質をもっている。そのため、船荷証券は①運送契約に関する情報、②運送される物品に関する情報、③船荷証券の正当な所持人（物品が引渡される荷受人）の情報を伝達する役割をもっている（これらの具体的な項目については後述する）。また、船荷証券に記載された情報が伝達される取引当事者としては、荷送人、譲受人、荷受人、銀行（手形買取銀行そして信用状の発行銀行）が想定される。

次に、海上運送状は、③の権利証券の性質は有していないが、後の二者の性質（運送契約の証拠と物品の受領証）は備えている。そのため、海上運送状は①運送契約に関する情報、②運送される物品に関する情報を伝達する役割をもっている。また、海上運送状に記載された情報が伝達される取引当事者としては、荷送人、荷受人、銀行（信用状取引において海上運送状を使用する場合）が想定される。権利証券ではないために、取引当事者に譲受人は加わらない。このように、海上運送状は権利証券ではないために、船荷証券について説明した③証券の正当な所持人（譲受人）の情報は伝達されない。しかしながら、この書類は船荷証券と同じように、どのような物品をどのようにどこまで運送するのかといった情報を伝達するという役割を果たしている。

2. 運送書類に関するルールと記載される情報

それでは運送書類に記載される情報はどのようなルールによって規定されているのだろうか。この点については、国際条約では、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルール、そして、2008年12月に採択されたロッテルダム・ルールで運送書類の記載事項が規定されている。また、日本国内においては、（国際取引用として）改正国際海上物品運送法（平成5年6月1日施行）でその記載事項を規定されている。以下では、各条約や法律の概要とそれらによってどのような記載事項が規定されているのかを考察する。

(1) ヘーグ・ルールの記載事項

1924年8月25日、ブラッセルで「船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約（International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading）」が承認された。この条約は、「ヘーグ・ルール（the Hague Rules）」または「船荷証券統一条約」と呼ばれている。ここでは、第3条第3項に規定する事項を船荷証券に記載し、荷送人に発行しなければならないと規定している（【図表4】を参照）。

(2) 改正国際海上物品運送法（ヘーグ・ヴィスビー・ルールの日本の国内法）の記載事項

【図表4】 運送書類に関するルールと記載事項

国際条約の名称	記載事項
ヘーグ・ルール	①物品の特定に必要な主な荷印 (the leading marks necessary for identification of the goods)②包装の数もしくは個数, あるいは数量もしくは重量(either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight) ③物品の外見上の状態 (the apparent order and condition of the goods)
ヘーグ・ヴィスビー・ルール (改正国際海上物品運送法)	①運送品の種類②運送品の容積もしくは重量または包装もしくは個品の数および運送品の記号③外部から認められる運送品の状態④荷送人の氏名または商号⑤荷受人の氏名または商号⑥運送人の氏名または商号⑦船舶の名称および国籍⑧船積港および船積の年月日⑨陸揚港⑩運送費⑪数通の船荷証券を作ったときは, その数⑫作成地および作成の年月日
ハンブルク・ルール	①物品の一般的な種類, 物品の識別に必要な主要記号, 適用可能なときは物品の危険の性質についての明示の文言, 包装または個品の数, および物品の重量またはその他の表現による数量。このような事項は荷送人の提出したものに限る。②物品の外観上の状態③運送人の名称および主たる営業所の所在地④荷送人の名称⑤荷送人により指名されたときは荷受人⑥海上運送契約上の船積港, および船積港において運送人が物品を受取った日⑦海上運送契約上の荷揚港⑧船荷証券の原本の通数 (2 通以上発行の場合) ⑨船荷証券の発行地⑩運送人または運送人のために行為する者の署名⑪荷受人により支払われるべき範囲の運送費⑫第 23 条 3 項に定める文言⑬物品が甲板積で運送されるべき旨または運送される旨の合意があるときはその旨の記載⑭当事者間に明示の合意があるときは, 荷揚港における物品の引渡の日または期間⑮第 6 条 4 項 (32) に従って合意された増加責任制限額
ロッテルダム・ルール	①当該運送に適切な物品の記述②物品の同一性識別に必要な積荷マーク③包又は個品の数, 又は物品の量④荷送人により与えられたときは, 物品の重量⑤運送人又は履行当事者が物品を船積のために受領した時点の外部から認められる物品の状態の宣明⑥運送人の名および住所⑦運送人又は履行当事者が物品を受取った日付, 又は船舶に船積された日付, 又は運送書類又は電子的運送記録が発行された日付⑧運送書類が流通可能なものであるときは, オリジナルが複数通発行されるときは, 流通可能運送書類のオリジナルの通数⑨荷送人が指名したときは, 荷受人の名及び住所⑩運送契約で特定されているときは, 船舶の名称⑪受取地, 並びに運送人に知れているときは引渡地⑫及び運送契約で特定されているときは, 船積港及び陸揚港

ヘーグ・ヴィスビー・ルール (the Hague-Visby Rules) は、正式には「船荷証券に関する若干の規則の統一のための国際条約を改正する議定書 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relation to Bill of Lading)」と呼ばれている。1963 年 6 月、国際海洋委員会のストックホルム会議で審議され、その後、1968 年 2 月にブラッセルで採択された。

日本は、ヘーグ・ルールを批准したことに伴い、国際海上物品運送法を制定していた。その後、このヘーグ・ヴィスビー・ルールの批准にあわせて同法を改正している。それが 1992 年改正国際海上物品運送法である。ここでは第 7 条で船荷証券の記載事項について規定している（【図表 4】を参照）。

(3) ハンブルク・ルールの記載事項

ハンブルグ・ルール (Hamburg Rules) は、正式には「海上物品運送に関する国連条約 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)」と呼ばれ、1978 年 3 月 30 日に当時の西ドイツのハンブルグで開催された海上物品運送に関する国連会議で採

択された。この条約は、国連貿易開発会議(United Nations Conference on Trade and Development; UNCTAD)を中心とする発展途上国の提唱の下に制定されたものである。ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルールを根本的に修正し、運送人に厳しい責任を課しているため、その批准には先進海運国が難色を示しており、日本も批准はしていない。しかし、発展途上国が同条約の発効を目指して熱心な運動を展開した結果、1992年11月に発効した(新堀, 1998)。本条約の第15条1項では、船荷証券に記載すべき事項について規定している(【図表4】を参照)。

(4) ロッテルダム・ルールの記載事項

ロッテルダム・ルール(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)は、2008年に国連総会で条約として承認された。この条約は既存の海上物品運送条約にとって代わる内容のものであるが、まだ発効はしていない。現時点での署名数は21カ国である(2010年7月現在)。条約発効に必要なのは20カ国の批准(あるいはこれに代わる受諾もしくは加入)であり、署名国数それ自体ではない。しかしながら、条約の今後を考える上では、当初どれだけの署名が集まったかは注目に値するであろう(藤田, 2009)。この条約では、記載事項について契約明細(contract particulars)という言葉(運送契約に関連する情報の総称)を使用して36条1項で規定している(【図表4】を参照)。

IV 運送書類における記載事項の証拠的価値

運送書類は、運送人に引渡された物品の受領証であり、原則として、物品が本船に積込まれたことを証する書面である。そのため、どのような物品を運送人が受領したかについての情報が券面に記載されている。船荷証券の場合、この記述(description)は、被裏書人がその記載事項を信じて代金を支払うことになるので大変重要である(新堀, 1992)。もし、記述内容について紛争がおこった場合には、どのようなルールによって解決が図られるのであろうか。また、各運送書類の記載事項にはどの程度の証拠的価値が規定されているのだろうか。

まず、船荷証券および海上運送状がどのルールに適用されているのかを説明する。結論からいうと、船荷証券には3つの条約(ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、およびハンブルグ・ルール)と(それらの条約を国内法化した)準拠法となるある国の国内法が適用される。一方、海上運送状は比較的新しい条約(ハンブルグ・ルール)の適用を受ける。ヘーグ・ルールおよびヘーグ・ヴィスビー・ルール(日本では改正国際海上物品運送法)では、その適用範囲を船荷証券またはこれに類似の権利証券に限定している(ただし、日本法は、海上運送状による運送も適用対象としている)。そ

のため、海上運送状には適用されないと解釈できる。一方、ハンブルグ・ルールそしてロッテルダム・ルール（現時点で未発効である）では、基本的には運送書類による限定を加えていないために、海上運送状を使用した運送契約がこれらの条約の規則に適用されることが明確化されている。このように、国際ルールによって、海上運送状の適用がことなる理由は、その条約が採択された当時、まだ海上運送状の利用率が低かったことに起因すると考えられる。例えば、ある邦船の1992年の資料によれば、海上運送状の利用率は9%程度であった（新堀、1998）。

以上のように、船荷証券がすべての国際条約（さらには日本法）に適用されるのに対して、海上運送状は一部の国際ルールでは適用除外となっている。そこで、海上運送状を使用する際には、その記載事項の効力を明確にするために、それに適用される条約（ハンブルグ・ルールとロッテルダム・ルール）に依拠する旨の規定を設けることや万国海法会（Comité Maritime International；CMI）が作成した海上運送状の国際規則である「海上運送状に関するCMI統一規則（CMI Uniform Rules for Sea Waybills）」を準拠約款が挿入することが考えられる。

次に、運送書類の記載事項にはどの程度の証拠的価値があるかについて考察する。ヘーグ・ルールの第3条第3項において、運送人は荷送人の要求に応じて、①物品の特定に必要な主な荷印・包装の数または個数、あるいは数量もしくは重量・物品の外見上の状態を記載した船荷証券を荷送人に発行しなければならないと規定している。そして、第4項では、これらの事項が船荷証券に記載されている場合にはそのような物品を運送人が受領した「一応の証拠（prima facie evidence）」となるものと定めている。「一応の証拠」とは、相手方が反証を挙げて覆さない限り、ある事実の証明のために一応十分であるとされる証拠である。逆にいえば、船荷証券の記載について運送人が反証を挙げて覆した場合にはその記載を否定できることになる。この点に対して、被裏書人の立場からは注意が必要である。なお、ヘーグ・ルールを改訂したヘーグ・ヴィスビー・ルールにおいては、上述したヘーグ・ルール第3条4項に「しかしながら、反対の立証は、船荷証券が善意で行動する第三者に譲渡された場合には許されない」という文言が追加されている。この点について、ハンブルグ・ルールにおいても、第16条3項（b）で「船荷証券がその物品の記載を信頼した善意の荷受人を含む第三者に譲渡されたときは、運送人は反証を挙げることはできない」と規定されている。同じように、ロッテルダム・ルール40条（b）でも同様の文言が規定されている。したがって、ヘーグ・ヴィスビー・ルール、ハンブルグ・ルール、およびロッテルダム・ルールでは、善意の譲受人に対して、船荷証券の記載を最終的なものとし、運送人は無過失であることを証明しても、船荷証券の記載が事実と異なることを理由として主張することができないのである。

一方、海上運送状の記載事項にはどの程度の証拠的価値があるのだろうか。海上運送

状のような譲渡不可能な運送書類（ただし受戻証券性のないもの）も適用範囲にしているロッテルダム・ルールによると、当事者間（荷送人と運送人）では、船荷証券と同様に運送人の受け取った物品に関する一応の証拠とされている（ロッテルダム・ルール 40条）。しかしながら、第三者との関係においては、限定された事項についてやや加重された要件のもとで確定的証拠力が認められている。いわば弱い文言性しか認められていない（藤田，2009 b）。この事態を解決するためには、海上運送状に関する CMI 統一規則を取り入れることが考えられる。この規則では、その第5条において、「(ii) 運送人による留保がない限り、海上運送状またはこれに類する書類における物品の数量又は状態に関する如何なる表示も、(b) 荷受人が善意である限り、運送人と荷受人との間においてはそこに表示された物品受取の確証となるものとし、反証は許されないものとする」という規定がある。この規則をとり入れることで、荷受人は、海上運送状の記載事項に対して船荷証券と同様の証拠的価値をもつことが可能になる。このように、現在、その使用率が上昇している海上運送状を使用する場合には、その記載事項に関して以下の2点に注意する必要がある。①海上運送状に適用されない国際条約や法律があることを認識しておく。②適用される国際条約や法律においても、その記載事項に関しては船荷証券よりも確定的証拠力が低い可能性があることを認識しておく。

最後に、運送書類に“weight and condition unknown”というようないわゆる不知文言（不知文句）や不知約款がある場合には、運送書類の記述は一応の証拠でもなくなる可能性がある（新堀，1998）。不知文言や不知約款とは、運送品の明細についての情報は荷送人から提供されたものであり、その正確性については運送人が責任を負わない旨の文言や約款である。この場合、証券に記載された数量が実際に船積みされたことを立証する責任は荷主側にあるとされているので注意が必要である（新堀，2001）。これに対して、荷送人は不知文言の削減を運送人に要求できる（Glass & Cashmore, 1989）。これらの文言や約款は運送人が中身を知ることができないコンテナ貨物の船荷証券にも挿入されている。ロッテルダム・ルールやハンブルグ・ルールにおいては、条件付きではあるが、留保条項としてこれらの文言や約款の挿入を認めている。

ところが、近年、世界各国で導入が進められている船積 24 時間前ルール（24 時間前事前申告制度）では、この不知約款や不知文言の使用についてセキュリティ確保の点で厳しく制限がされている（遠藤，2004）。このルールは米国が国際物流を安全かつ迅速に行うために始めた政策である。ここでは船会社または NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier；非船舶運航業者）に対し、船積 24 時間前までに米国税関へ、マニフェスト（積荷目録等）データの電子的提出を義務づけている。現在では、米国の他に、カナダ、メキシコ、そして中国でも実施されている。つまり、このルールにおいては、安全管理のために不知文言や不知約款を挿入せずに、貨物の正確な詳細な情報を提供す

ることが荷送人に要求されているのである。しかしながら、実際には、申告時には詳細な情報を送り、その後、運送書類を発行する際には従来通り不知文言や不知約款が導入されているケースも報告されている。

おわりに

運送書類は、国際取引をおこなう上で運送に関する情報を伝達する役割を担っている。具体的には、船荷証券は①運送契約に関する情報②運送される物品に関する情報③船荷証券の正当な所持人（物品が引渡される荷受人）の情報を伝達している。また、海上運送状は上記の③以外の情報を伝達している。このように、海上運送状は権利証券ではないために③の情報は伝達できないが、船荷証券と同じように運送契約と物品受領に関する情報を関係当事者に伝達する機能を持っている。

しかしながら、上記の二つの運送書類を使用する場合には注意事項も存在する。それは、運送書類によってはその記載事項の証拠的価値が異なってくる可能性があるという問題である。具体的には、海上運送状を使用する場合、記載事項の証拠的価値に関して以下の二点に留意する必要がある。

- ①海上運送状に適用されない国際条約や法律があるために、その証拠的価値が確定しない可能性がある。
- ②適用される国際条約や法律においても、その記載事項に関しては船荷証券よりも確定的証拠力が低い可能性がある。

付記：本論文は長沼（2010）を修正加筆したものである。また、本論文は、文部科学省科学研究費補助金（研究課題番号 21730349）による成果の一部である。

参考文献

- 石原伸志（2008）「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、137-146ページ。
- 江頭憲治郎（1988）「海上運送状と電子式運送書類」、『海法会誌復刊』第32号、3-27ページ。
- 遠藤健二（2004）「米国24時間ルールとその影響について」、『国際商取引学会年報』6号、175-183ページ。
- 亀田尚己・小林晃・八尾晃（2004）『国際商取引入門』。文眞堂。
- 合田浩之（2006）「船荷証券の元地回収について」、『日本貿易学会』第43号、248-255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、246-260ページ。
- 崔容薫（2010）「取引関係の成果における信頼の役割－信頼の多次元的属性に基づく経験的研究－」、『同志社商学』第61巻第6号、245-61ページ。
- 長沼健（2004）「海上運送状の普及とその原因に関する研究」、『国際商取引学会年報』第6号、84-96ページ。

- 長沼健 (2005 a) 「海上運送状の普及と『貿易取引の電子化』の進展」. 『日本貿易学会年報』第 42 号, 140-149 ページ。
- 長沼健 (2005 b) 「海上運送状の普及と『取引の依存性』の関係に関する事例研究」. 『国際商取引学会年報』第 7 号, 124-134 ページ。
- 長沼健 (2009) 「商社における運送書類選択の要因について」. 『国際商取引学会年報』第 11 号, 1-18 ページ。
- 長沼健 (2010) 「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-』. 丸善株式会社。
- 新堀聰 (1991) 「海上運送状について」. 『国際商事法務』第 19 巻第 4 号, 462-468 ページ。
- 新堀聰 (1992) 『貿易取引入門』. 日本経済新聞社。
- 新堀聰 (1993) 『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。
- 新堀聰 (1998) 『実践 貿易取引』. 日本経済新聞社。
- 新堀聰 (2001) 『現代貿易売買』. 同文館。
- 藤田和孝 (2000 a) 「海上運送状 (Sea Waybill) の現状と法的諸課題 (上)」. 『海事法研究会誌』第 155 号, 1-13 ページ。
- 藤田和孝 (2000 b) 「海上運送状 (Sea Waybill) の現状と法的諸課題 (下)」. 『海事法研究会誌』156 号, 1-9 ページ。
- 藤田友敬 (2009 a) 「ロッテルダム・ルールズ作成の経緯と特徴」. 『海法会誌』復刊第 53 号, 4-9 ページ。
- 藤田友敬 (2009 b) 「その他の問題・むすび」. 『海法会誌』復刊第 53 号, 93-100 ページ。
- 古田伸一 (2007) 「船荷証券元地回収による運送」. 『物流問題研究』第 48 号, 17-25 ページ。
- 真鍋誠司 (2000) 「企業間関係における信頼概念の考察」. 『産開研論集』第 12 号, 79-90 ページ。
- 真鍋誠司・延岡健太郎 (2003) 「信頼の源泉とその類型化」. 『国民経済雑誌』第 187 巻第 5 号, 53-65 ページ。
- 三倉八市 (2002) 「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, 42-60 ページ。
- Andaleeb, S. S. (1992). The trust concept: Research issues for channels of distribution. *Research in Marketing*, 11, 1-34.
- Anderson, E. & Weitz, B. (1989). Determinants of continuity in conventional industrial channel dyads. *Marketing Science*, 8(4), 310-323.
- Boyd, S., Eder, B., Burrows, A., Foxton, D., Berry, S., & Smith, C. (2008). *Scrutton on charterparties and bills of lading* (21th ed.). London, UK: Sweet & Maxwell.
- El-Ansary, A. I., & L. W. Stern. (1972). Power measurement in the distribution channel. *Journal of Marketing Research*, 9(1), Feb, 47-52.
- Glass, D. A. & Cashmore, V. (1989). *Introduction to the law of carriage of goods*. London, UK: Sweet & Maxwell.
- Grönfors, K. (1991). *Towards sea waybills and electronic documents*. Gothenburg, Sweden: Gothenburg Maritime Law Association.
- Mitchell, A. (1982). *Bills of lading: Law and practice*. London, UK: Chapman and Hall.
- Sako, M. (1992). *Prices, quality and trust, Interfirm relations in Britain and Japan*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.
- Tetley, W. (1983). Waybills, the modern contract of carriage of goods by sea. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14, 465-511.
- Todd, P. (1986). *Modern bill of lading*. London, UK: Blackwell Law.
- Todd, P. (1987). *Cases and materials on bills of lading*. Oxford, UK: BSP Professional Books.