

博士學位論文の要約

論文題目：国際商取引における運送書類の歴史的変遷と電子化に関する実証的研究

氏名：長沼 健

要約：

本稿では、国際商取引で使用されている運送書類の歴史的変遷とその構造を理論的および実証的観点から考察し分析した上で、国際商取引において大きなインパクトをもたらす可能性がある電子運送書類の普及に向けた新たな動きを独自の理論的枠組みと実証調査により解き明かそうと試みている。具体的な内容は以下の通りである。

まず、序章では、本稿の目的（①運送書類の実態を明らかにしその推移の原因を考察する②運送書類を選択する際の要因を探る③電子運送書類の今後の動向を理論的および実証的に解明する）を提示した上で、各章の概要と流れ、および研究の対象と範囲について説明している。

次に、第1章では、国際商取引における運送書類（船荷証券【Bill of Lading】、海上運送状【Sea Waybill】およびサレンダーB/L【Surrender Bill of Lading】）がどのような機能を持ち、どのような役割を果たしているのかにつき、実務的な観点から、また歴史的な背景から考察している。また、船会社や企業に対する聞き取り調査を通してその実態を明らかにしている。具体的には、まず、伝統的な運送書類である船荷証券が約20年前と比べて大幅に減少していることを確認した。1992年には、9割以上を占めていた割合が2011年の時点で5割以下まで減少していた。一方で、海上運送状の占める割合は船荷証券を超えるほど上昇していた。また、商人が生み出した実務慣行であるサレンダーB/Lの存在感が増しているのも確認することができた。約150社の荷主企業への聞き取り調査の結果、その割合は2割を超えていた。特に、日中航路に至っては全体の5割を超えていることが確認できた。さらに、ここでは運送書類の機能と分類の理論的枠組みを構築することを試みている。

また、第2章では、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踏まえた上で、その解を提示している。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。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。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のが原則である。この原則は、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、コンテナ化による国際物流の迅速化と効率化、および、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、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。近年、日本の中国向け輸出が増加し、船足の早い日中航路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。ここでは、この船荷証券の危機問題と、それに対応する保証渡しの利用（保証状【Letter of Guarantee, L/G】と引換えに行われる運送品の引渡し方法）、海上運送状やサレンダーB/Lの使用という実務的な対応策とその問題点について研究している。

第3章では、船荷証券とそれに代わって使用される機会が増えている海上運送状およびサレンダーB/Lなどの運送書類が、実際にはどのような理由によって採用されているのかを考察している。具体的には、まず、第1節では、企業が発行している運送書類の現状とその理由を事例研究から考察し、その結果から企業が運送書類を選択する際に影響を与える要因を考察している。その結果、以下の仮説を構築している。仮説1：企業の業務効率化は運送書類の選択に影響を与える。仮説2：信頼に基づく取引関係は運送書類の選択に影響を与える。仮説3：パワーに基づく取引関係は運送書類の選択に影響を与える。仮説4：取引の決済条件は運送書類の選択に影響を与える。仮説5：取引の決済条件は信頼に影響を受ける。仮説6：取引の決済条件はパワーに影響を受ける。仮説7：取引の決済条件は市況に影響を受ける。仮説8：制度（法律、規則そして商慣習など）は運送書類の選択に影響を与える。

次に、その中から企業間の「信頼」が運送書類の選択に与えるという仮説に着目し、約150社の企業を対象とするアンケート調査を実施し、そこから得られたデータから実証分析をおこなっている。その結論としては以下の2点である。まずは、企業間の信頼の種類（関係的信頼と合理的信頼）が異なれば運送書類の選択も異なることが確認できた。具体的には、日本企業の運送書類の選択においては、合理的信頼よりも関係的信頼が影響を与えている。次に、それぞれの信頼の形成具合によっても選択される運送書類が異なっていることも確認できた。具体的には、以下の2点である。①合理的信頼そして関係的信頼の程度が低いときには船荷証券が選ばれる傾向にある。②関係的信頼の程度が高いときには海上運送状もしくはサレンダーB/Lが選ばれる傾向にある。そこでは、その程度が高ければ高いほど海上運送状が選ばれる可能性が高まる。

さらに、第4章では、現代の国際商取引システムにおいて大きなインパクトを与えると考えられる、革新的かつ顕著な変化である電子運送書類について着目し、それが求められるようになった時代背景と電子化を実現するために構築された制度や国際的な実証実験プロジェクトがどのように展開されてきたかを考察している。また、電子運送

書類が今後どのように進展していくのかについて、イノベーション普及理論やクリティカル・マス理論から電子化の普及に関する理論的枠組みを構築している。さらには、国際商取引において近年普及に成功した（ネットワーク外部性を有する）イノベーション（金融情報ネットワークの SWIFT と世界物流で利用される標準規格容器のコンテナ）を取り上げ、独自のアイデアである「水玉概念（The idea of teardrop on the leaf）」を援用し、電子運送書類の今後の動向を考察している。

第 5 章では、新しいサレンダーB/L の出現が電子運送書類にどのような影響を与えているかについて理論的・実証的観点から考察している。現在、電子運送書類に関する実験的プロジェクトを活用したプラットフォーム・ビジネスは十分に機能していない。しかしながら、本章では、理論的研究と実地調査の両面から、電子運送書類は滞っていたわけではなく、実務家の創意と工夫によって生み出された「想定外の方法」によって進められていたことを明らかにしている。それがサレンダーB/L 第 2 類型、すなわちサレンダーB/L の電子化である。サレンダーB/L 第 2 類型とは、（記名式）船荷証券が作成されるが交付されずに、コピーだけが荷送人に送付される形態である。この形態では厳密には船荷証券が発行されていない。船荷証券のコピーだけがデジタル・データ（PDF ファイルもしくは Fax）によって送信されている。この方法を利用した電子化は、船会社と企業への聞き取り調査によって非常に高い利用率になっていることが確認された。

また、本章ではサレンダーB/L と海上運送状の使い分ける理由についても考察している。結論としては、中国をはじめとするアジアで海上運送状が認知されていないために、取引相手や船会社が船荷証券の変形バージョンであるサレンダーB/L を使用していると述べている。この点については、長年の商慣習が運送書類の選択に影響を与えていることを指摘している研究がある（長沼，2011）。また、同様に、新堀（2001）も（サレンダーB/L を含む）船荷証券の使用率が高い理由として、過去の慣習を変えたくないという人間の習性にあると述べている。さらに、海上運送状に関する CMI 規則の起草にも参加した Lloyd 卿も「しかし古い慣習は簡単には滅びない。船荷証券への訣別には、不思議なほど気が向かない人が多いようである」と嘆いている。その他の理由としては、船会社が引渡しリスクを引受けないために、サレンダーB/L の使用を勧めているとの指摘もあった。つまり、海上運送状を使用すると、運送人には当該荷物を荷受人に引渡す義務が明確に発生するが、引渡しの義務を含めて明確に法律や国際規則で定められていないサレンダーB/L を使用することでその点を曖昧にできるという理由である。

最後に、終章では上述した 5 章の研究の結果を踏まえた上で、国際商取引で使用される運送書類の変化の背景、その採用の要因、および今後の動向について結論を述べている。また、今回の研究で残された課題についても言及している。