

日本におけるサレンダー B/L の現状と その採用要因に関する実証的研究

長 沼 健

はじめに

- I サレンダー B/L の定義と機能的類型
 - II 船荷証券を使用した旧来メカニズムの破綻とサレンダー B/L の誕生
 - III サレンダー B/L の使用状況に関する事例研究
 - IV 調査結果と考察
- おわりに

はじめに

現在、国際商取引においてサレンダー B/L (Surrender Bill of Lading¹) の使用が報告されている (古田, 2009; 長沼, 2009, 2013; 石原・合田, 2010; 藤田, 2011; 戸塚, 2012; 三倉, 2012)。サレンダー B/L 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運送品が揚げ地に到着する以前に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という商慣習 (取引慣行) を指している。これは、船荷証券や海上運送状のように国際条約、国際規則および各国法といったルールによって規定されているわけではないが、アジア近海、特に日中航路において頻繁に使用されている (長沼, 2013)。それではなぜこのサレンダー B/L は生まれたのか。また、なぜ中国やアジアで使用されているのか。この点について実証的に考察している研究は多くはない。

そこで、本稿ではサレンダー B/L の使用状況とその使用理由について事例研究を用いて明らかにする。具体的には、まずは、サレンダー B/L の定義、機能そしてそれが誕生した背景を先行研究から考察する。次に、企業が発行している運送書類の現状を船会社のデータから示した上で、その使用理由を荷主の事例研究から探っていく。さらに、同じ非流通証券の役割を持つ海上運送状ではなくサレンダー B/L を使用する理由を検討していく。最後に、これまでの議論を踏まえた上で、サレンダー B/L の今後について述べる。

1 サレンダー B/L (Surrendered Bill of Lading) ともいう。また、元地回収船荷証券とも呼ばれている。

I サレンダー B/L の定義と機能的類型

1. サレンダー B/L の定義

サレンダー B/L には、船荷証券や海上運送状のような成文法²（国際条約、国際規則、および各国法）は存在しない。サレンダー B/L は、日本を中心とするアジア近海航路だけでおこなわれている実務慣行（商慣習）である。そのため、ここでは、まず、各研究者の定義や実務的な規定をもとにその実態を明らかにしていく。

① 石原・合田（2010）の定義

「元地回収（Surrender）とは、船積地で発行された B/L オリジナルの全通（通常3通）に荷送人が裏書サインを行った後に、船積地で B/L オリジナル全通を船会社に差し戻しますと、運送人（船会社・NVOCC）は、“Surrendered”または“Accomplished”などと表示された B/L コピーを荷送人に返却すると運送人は、同時に B/L オリジナルを回収した旨を荷渡地の自社代理店に連絡し、荷渡地では B/L オリジナルの呈示がなくても貨物の引渡しが行なわれる方法です。元地回収に対する考え方は、船積地でオリジナル B/L 全通回収すれば、後日 B/L 呈示人が現れないため、問題が発生しないとの安易な判断に基づいて、送金・無為替決済などの銀行を経由しない取引では、航路に関係なく日本で広く利用されている方法です。」

② 古田（2009）の定義

「通常の B/L が発行された後、荷送人からの元地回収の依頼により発行されたオリジナル B/L 全てに“SURRENDERED”の印が押されます。その際、荷送人の確認の意味で、原則荷送人に裏書をしてもらいます。オリジナル B/L は船会社等に呈示（回収）され、荷送人には FIRST ORIGINAL のコピーが証拠として渡される。船会社が B/L 原本を回収してしまつた時点で B/L という存在は消えてしまう。俗に言う“サレンダー B/L”という B/L を発行するのではない。このサレンダー B/L の場合、船積港と荷揚港の船会社間ではテレックスないし電子メールで連絡し合い、貨物引渡の際に証券呈示を

2 サレンダー B/L を利用した運送に関する判例は存在する。例えば、日本最初の判決は「東京地裁平 20.3.26 判」である（その控訴審は「東京高裁 H. 20. 8. 27 判」である）。古田伸一（2012）「物流関係法判例の主要事項摘要（平成 10 年以降判決）」（http://www.rku.ac.jp/distribution/doc/distribution05_07.pdf）、49-50 頁を参照、大塚明（2012）「元地回収 B/L 裏面約款の仲裁条項」『海事法研究会誌』、217 号、2-8 ページを参照。また、最新のものとしては「東京地裁 H. 23. 12. 13 判」がある。LEX/DB インターネット（TKC 法律情報データベース）を参照。これらの判例ではサレンダー B/L が国際商取引の実務において存在していることを認めた上で、それは国際海上物品運送法が定める船荷証券ではないこと（船荷証券としての効力を失っていること）を述べている。ソフトローとハードローの観点からはソフトローであるサレンダー B/L がハードロー（判例）の形成に影響を与えていると考えられる。また、ソフトローであるサレンダー B/L がハードローに移行している段階という考え方もできる。

不要とする（一部の船会社では、取扱料金表に Telex Release という項目を挙げている）。荷送人・荷受人間の当事者間での B/L 原本の受渡しはない。元の B/L が表章していた船会社の運送責任と貨物の荷受人への引渡義務、および荷受人の貨物引渡請求権は、消えたわけではないので、B/L 無しであっても、荷受人は貨物を引取ることが可能となる。」

③ 三倉（2012）の定義

「B/L は、通常、仕出地で原本が3通発行されます。運送人から B/L の発行を受けた荷送人は、そのうちの1通（または全通）に裏書をして発行者（運送人）に引渡します。すると発行者は、B/L の原本1通に“Surrender”や“Accomplished”，“ExpressB/L”などというスタンプを押して返却してくれます。B/L を入手した発行者は、仕向地の船舶代理店や仕分代理店に対し、B/L の原本を回収したので荷受人に貨物を引渡すよう e メールなどで連絡します。この連絡を受けた代理店は、貨物の引渡請求にきた者を、B/L 上に記載された荷受人と同一であることを確認し、B/L なしで貨物の引渡しを行います。従来、B/L の元地回収という手法がありましたが、この方法と似ています。このように、B/L 上に前述のようなスタンプの押された B/L（タイプしてあるものも散見される）のことを、俗に「サレンダー B/L」や「サレンダー B/L」などと言っています。」

④ 藤田（2006）の定義

「・・・実務は、運送人（船会社）が船積地において発行した船荷証券を発行元地で回収し、船荷証券を全通回収した旨を輸入港にある船会社代理店に連絡して、荷受人が船荷証券の提示なしに運送品を受け取れるようにする手法を編み出した。この手法（船荷証券の元地回収）は、船荷証券の危機の回避策の一つとして行なわれている船荷証券の新たな利用方法であるといえる。」

⑤ JETRO（2012）の定義

日本貿易振興機構（JETRO）のホームページ貿易投資相陵 Q&A³でも、「船積地において、輸出者が本船に貨物を積み込むと、船会社から B/L が発行されます。これら発行されたオリジナルの B/L 全通に輸出者が白地裏書きを行い、再度当該元地（船積地）の船会社が回収します。回収したらその旨を輸入地の船会社またはその代理店等に連絡し、輸入者は、輸入地においてオリジナルの B/L がなくても貨物を引き取ることができます」と説明されている。

以上から、サレンダー B/L（Surrender Bill of Lading）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運送品が揚げ地に到着する以前に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。この慣習は日本を中心とするアジア近海航路だけでおこなわれている商慣習（実務慣行）といえる（もしくは、その商慣習

3 JETRO の HP（http://www.jetro.go.jp/world/qa/t_basic/04C-070301），2013年3月。

によって作成された船荷証券のコピーそのものを指す場合もある)。また、その機能は、以下の2点である。まず、運送人に引渡された物品の受領証 (receipt) である。次に、荷送人と運送人との間で締結された運送契約の証拠 (evidence) である。機能面からみると、サレンダー B/L は船荷証券というよりは海上運送状に近いといえる。

2. サレンダー B/L の機能的分類

ここでは、サレンダー B/L の機能的分類を試みる。近年、このサレンダー B/L の使用方法に対する変化が指摘されている。具体的には、本来の形態である「第1類型」⁴から新しい形態である「第2類型」が生み出されたことである。まず、第1類型とは、(記名式) 船荷証券が作成・交付された後に、荷送人から運送人に回収される形態である。それは以下のプロセスで作成され運用される (第1図を参照)⁵。

- ① 売主を荷送人・買主を荷受人とする記名式船荷証券を運送人が作成し、運送人は当該証券を一旦発地側で売主に現実に発行 (交付) する。
- ② 売主はこの証券に直ちに裏書をした上で運送人に提出する。運送人はそれに Surrendered 等の Stamp を押捺して保管する。売主はこの証券のコピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して買主に送付する。

第1図 サレンダー B/L の第1類型の取引プロセス



出所：著者が作成。

- 4 戸塚健彦 (2011) 「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』, 163 ページを参照。
- 5 池山明義 (2012) 「船荷証券元地回収に関するメモ」1 ページを参照。このメモは 2012 年に開催された「サレンダー B/L 研究会」の議論に基づいている。この研究会のメンバーは、新堀聰理事 (貿易奨励会・座長), 椿弘二教授 (早稲田大学), 遠藤健二氏 (三井物産), 池山明義氏 (阿部・阪田法律事務所), 長沼健 (同志社大学) である。商事法務研究会 (2012) 『運送法制研究会報告書』, 61~62 ページを参照。

③ その後、運送人は着地で当該証券記載の買主に対して貨物を引き渡す。

次に、第2類型（新しい形態）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。船荷証券のコピーが、ファクシミリ（以下では FAX）で送信される、もしくは、e-mail で送信（PDF ファイル添付）が送信されるだけである。具体的には以下のプロセスで作成され運用される（第2図を参照⁶）。

- ① 売主を荷送人・買主を荷受人とする記名式船荷証券を運送人が作成し、運送人は発地側で売主にこの証券の表面コピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して送付する。
- ② 運送人はこの証券に Surrendered 等の Stamp を押捺して保管する。売主はこの証券のコピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して買主に送付する。
- ③ その後、運送人は着地でこの証券記載の買主に対して貨物を引き渡す。

このように、サレンダー B/L の第2類型では、作成された紙のサレンダー B/L が取引当事者に出回ること一度もない。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。ここから、このサレンダー B/L の第2類型は「運送書類の電子化」と解釈することができるだろう。つまり、取引当事者間の送受信が電気通信回線を通じて電子データのみで処理されるという意味での「電子化」である。例えば、電子契約法（正式には「電子消費者契約及び電子承諾通知に関する民法の特例に関する法

第2図 サレンダー B/L の第2類型の取引プロセス



出所：著者が作成。

6 同上論文・1-2 ページを参照。

律)では、「電子承諾通知」を、電気通信回線を通じた契約申込みに対する承諾と規定している。電気通信回線となっているので、インターネットのほか、FAXやテレックスを使用した承諾も電子承諾通知となる。そのため、ここでの電子化は、Boleroなどが目指している「貿易取引の電子化」⁷そのものではなく、その一部であることに注意が必要である。また、このサレンダー B/Lの電子化は、機能面からみると、物品の受領書と運送契約の証拠という役割を果たしている。

II 船荷証券を使用した旧来メカニズムの破綻とサレンダー B/L の誕生

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。⁸まず、コンテナの定義であるが、ここでは ISO (International Standard Organization) が定める定義 (ISO 664) を紹介する。それは以下の通りである。

- ① 長期間反復使用に耐えうる十分な強度を有していること。
- ② 輸送途中で内部の貨物の詰め替えをしなくても、各輸送モード (要するに鉄道・船・トラック等) にまたがって貨物を輸送できるように特別に設計されていること。
- ③ 一つの輸送機関から、他の輸送機関への積替えを容易にする装置を備えていること
- ④ 貨物の詰込み (バンニング) 及び取り出し (デバンニング) が容易であるように設計されていること。
- ⑤ 内容積が 1 m³ 以上であること

次に、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。⁹

7 「貿易取引の電子化」とは、取引全体で使用される書類およびその業務を標準化し電子処理することによって、代金決済および貨物引渡の業務処理を自動化することである。

8 新堀聰 (1992) 『ビジネス・ゼミナール 貿易取引入門』, 日本経済新聞社, 182 ページを参照。

9 武石彰・高梨千賀子 (2001) 「海運業のコンテナ化ーオープン・モジュラー化のプロセスとインパクトー」 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。

2. コンテナ船の誕生が国際運送に与えた影響

コンテナ船の定期航路サービスの幕開けは、マルコム・マクリーン（Malcolm McLean）が率いた Waterman Steamship（後の旧 Sea Land 社の源流）の子会社である Pan Atlantic Steamship 社が 1956 年 4 月 20 日にニューヨーク発ヒューストン向けの Idea X 号（T-2 型油槽船を改造）の甲板上に 33'×8'×8'6.5" のコンテナを載せたトレーラー 58 台を積んで試験輸送したことに始まるといわれている¹⁰。また、日本におけるコンテナリゼーションの幕開けは、1967 年 9 月にマトソン・ラインのコンテナ船である「Hawaiian Planter（後に、Pacific Trader と改名）」が日本に初めて寄港、1968 年には日本郵船の箱根丸が太平洋航路に就航した時とされている。その後、わずか 10 数年の間に世界の定期航路の 90% 以上がコンテナ化され、いまや定期航路において在来船を探す方が難しいという状況になった¹¹。

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¹²。具体的にはどのようなインパクトを及ぼしたのであろうか。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。英国と西欧地域でコンテナ化が始まる前の 1965 年、1 人の港湾労働者は 1 時間当たり 1.7 トンの貨物を運ぶことができたが、コンテナ化後の 1970 年には 30 トンに増えたとされている¹³。また、荷役の効率化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。

また、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。在来船時代の船会社が提供していたサービスは一般的に Port to Port で、その責任範囲は船積港のテークル（tackle）¹⁴から陸揚港のテークルまでであった。その前後の陸上輸送は、荷主の責任と手配で行われていた。しかし、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 B/L 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¹⁵。例えば、東南アジアで加工された部品を中国に送り、そこで組み

10 渡辺逸郎（2006）『コンテナ船の話』、成山堂書店、45-52 ページを参照。

11 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。

12 同上書・28-34 ページを参照。

13 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>）、2013 年 8 月 1 日を参照。

14 荷物を持ち上げる滑車とロープを組み合わせた装置である。

15 石原・合田・前掲注 11・31-34 ページを参照。標準化、自動化、インターモーダル輸送、トレーサビリティ、損害賠償保障の導入などによって、コンテナ輸送はグローバルなサプライチェーンを前提とした生産システムの発展に大きく貢献したと考えられる。ユベール・エスカット、猪俣哲史編著（2011）『

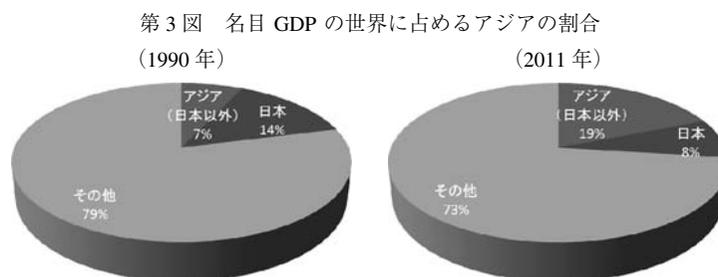
立てた製品を日本や欧米に輸出するといった水平分業の広域での地域的展開がコンテナ化を前提とした輸送システムの広がりによって促進された。これらの効用は輸送コストの低減につながり、貿易を促進する効果を持つと考えられている¹⁶。

3. 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。第3図は、1990年から2011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19%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り、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¹⁸。また、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、2009年から中国が日本の最大輸出相手国になっている¹⁹。

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



出所：IMF「World Economic Outlook, April 2012」を参考に著者が作成。

16 『東アジアの貿易構造と国際価値連鎖 モノの貿易から「価値」の貿易へ』、アジア経済研究所、26ページを参照。

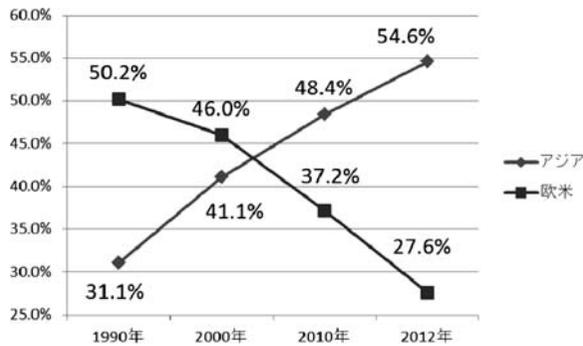
17 松田・前掲注13を参照。

18 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。

19 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-tp/jp/130204_kaikaku.htm），2013年8月1日。

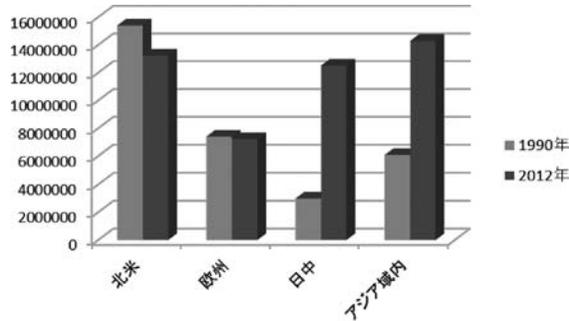
20 これは、貿易摩擦や為替差損を回避するための生産拠点設立のほか、現地市場向けの生産拠点や日本国内市場向けの生産拠点、あるいは海外販路開拓のための拠点など目的は様々であった。

第4図 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。

第5図 日本の主要航路のコンテナ荷動きの推移



出所：日本海事センター「主要定期航路コンテナ貨物の荷動き動向」を参考に著者が作成。

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。²⁰

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，2012年の数字では，欧米の割合が27.6%まで減少し，アジアの割合が54.6%まで上昇している（第4図を参照）。

日本からアジアに向けた輸出の拡大は，必然の結果として日本からアジア各国・地域に向けた国際輸送にも影響を及ぼしている。第5図は日本の主要航路（日中航路，北米航路，欧州航路およびアジア域内航路）のコンテナ荷動きの推移を表したものである。この図からもわかるように，日中航路そしてアジア域内航路のコンテナ荷動きは拡大している一方で，北米航路と欧州航路のコンテナ荷動きは縮小している。これは，物品の

20 JFTC の HP（http://www.jftc.or.jp/kids/kids_news/japan/country.html），2013年8月1日。

引渡しという観点からは大きな意味を持っている。つまり、遠洋航路である欧米航路の輸送が減少し、近海航路であるアジア航路の増加することは、以前に比べて船舶が目的地に迅速に到着する可能性が格段に上昇していると考えられる。

4. 船荷証券の危機とサレンダー B/L の誕生

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。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態が発生している。これが船荷証券の危機 (The B/L Crisis)²¹ とよばれている現象である (江頭, 1988; 新堀, 1991; Grönfors, 1991)。

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、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。²² 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。ここでは、買主は船荷証券が運送品より先に着かなかつ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。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²³ 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。

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嫌がらなければ理論的には色々な解決策が考えられる。²⁴ 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、保管料がかさむことを考えられる。結果としてこれまた現実的な対策とはいえない。そこで、この問題に対する現実的な解決策の一つとして、通常使用している船荷証券から権利証券の機

21 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.

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

23 Grönfors, K., (1991) *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, pp.19-20.

24 新堀聰 (2001) 『現代 貿易売買』, 同文館, 170 ページ。

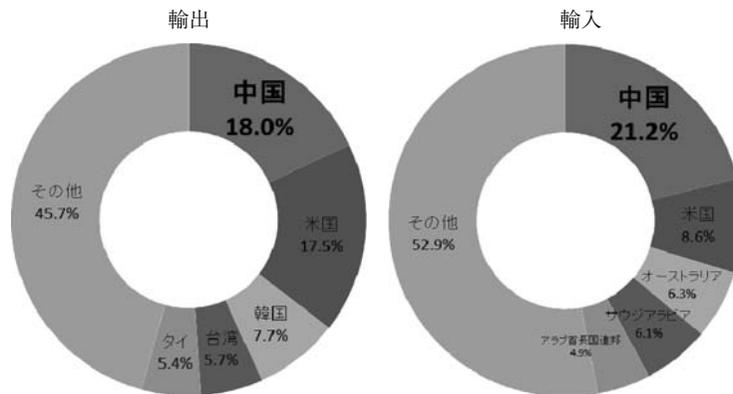
能を取り払い運送状として使用してしまおうという考え方が生まれた。その考え方から生み出された船荷証券の特殊な使用方法がサレンダー B/L である。²⁵

Ⅲ サレンダー B/L の使用状況に関する事例研究

1. 運送書類の使用状況

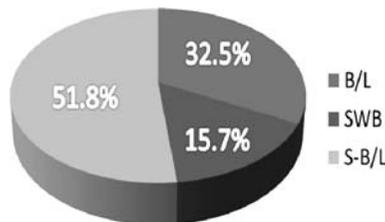
この商慣習は実務において広く活用され、特に日中航路においては頻繁に使用されている。2012 年の中国への輸出は 11.5 兆円であり、中国からの輸入は 15.0 兆となっている。輸出入ともに国（地域）別ランキングでは 1 位となっている（第 6 図を参照）。この中国との日中航路（定期船）においてトップクラスのシェアを誇る中国船社 A 社で

第 6 図 日本における輸出入の国（地域）別の割合（2012 年）



出所：財務省貿易統計を参考に著者が作成。

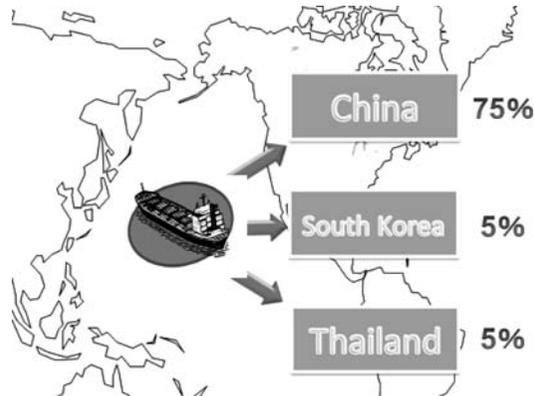
第 7 図 中国船社 A 社の運送書類発行状況（2012 年実績）



出所：中国船社 B 社への聞き取り調査から著者が作成。

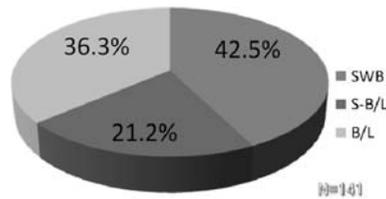
25 元地回収は既に実務界で慣行化しているが次のような問題がある。①サレンダー B/L に関する明確な規定や判例がないこと②荷渡し時に正当な荷受人である旨の確認方法が不明確であること③権利証券の根元である B/L オリジナルとの引き換えによる荷渡し請求権を放棄していること④サレンダー後、たとえ代金回収前に荷受人が倒産した場合でも、荷送人は貨物処分権を放棄したものと考えられるため、荷受人に荷渡しされてしまう可能性があること。石原・合田・前掲注 11・252 ページ、戸塚健彦（1998）「元地回収された船荷証券上の当事者の立場について」『国際取引法および海商法の諸問題』、163-166 ページ、石原伸志（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』、140 ページを参照。

第8図 中国船社 B 社の運送書類に記載された主要輸出先 (2012年実績)



出所：中国船社 B 社への聞き取り調査から著者が作成。

第9図 東証一部・二部に上場している企業 141 社の海上運送書類の使用動向



※ここでは、海上運送状を SWB、サレンダー B/L を S-B/L、そして船荷証券を B/L としている。
出所：著者が作成。

は発行する運送書類の 5 割以上 (51.8%) がサレンダー B/L である (第 7 図を参照)。また、それらの多くが中国向けの取引で使用されている (第 8 図を参照)。

また、2010 年に東証一部・二部に上場している企業 141 社におこなった調査 (長沼, 2010) においても (第 9 図を参照)、サレンダー B/L は約 20% を超えていることが確認できた。

2. 運送書類使用に関する事例研究

ここではサレンダー B/L の使用状況を明らかにするために企業の事例研究を行う。まず、質問項目は大きく分けると以下の 3 点である。

- ① 各地域における運送書類の使用率
- ② 運送書類の選択に影響を与えている要因
- ③ サレンダー B/L を使用する際の決済条件

次に、選定企業については、全体的な傾向を把握するために、規模の大きな企業を選出した。以下の 6 社は、東証 1 部および 2 部に所属する企業である。なお、調査期間 は、2008 年 7 月～2013 年 7 月である。

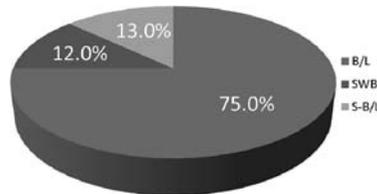
(1) 商社 A 社

A 社は、各分野において各種事業を多角的に展開する総合商社である。A 社が発行している海上運送書類の件数（2012 年度）は、43,198 件である。その内訳は、船荷証券が 32,284 件（75%）、海上運送状が 5,291 件（12%）、サレンダー B/L が 5,803 件（13%）である（第 10 図を参照）。D 社が取引（輸出）をおこなっている主要な地域（国）は、中国向けが 24%、韓国向けが 11%、チリ向けが 11%、タイ向けが 6% となっている（第 11 図を参照）。運送される商品は、自動車や機械の部品、鉄鋼製品そして金属や鉄鉱石などが中心である。次に、各地域におけるサレンダー B/L の使用率については、中国向けの取引で使用されている運送書類の 35% がサレンダー B/L である。同様に、タイでは 24%、韓国では 16% がサレンダー B/L の使用率である。

A 社では 1980 年後半からサレンダー B/L を導入している。それらの導入の理由は、以下の 3 点である。

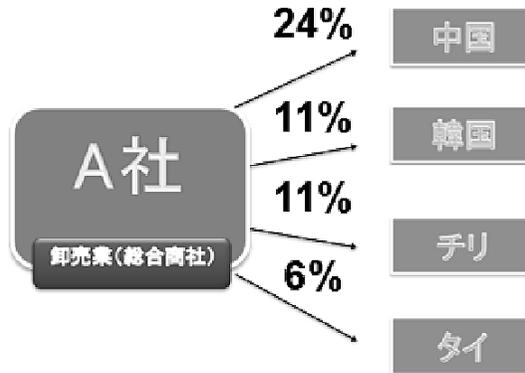
- ① 荷受人に送付の必要が無くなるなどの事務手続きの合理化
- ② 書類紛失に伴うリスクの回避
- ③ 経費の削減（B/L 未着や紛失の際に保証状の手配が不要であり保証料が節約できる）

第 10 図 商社 A 社における運送書類の使用率



出所：商社 A 社への調査をもとに著者が作成。

第 11 図 商社 A 社における運送書類の輸出先



出所：商社 A 社への調査をもとに著者が作成。

26 チリには南米における一部の国の輸出件数が若干含まれている。

さらに、サレンダー B/L を使用する取引相手は、海外の子会社や長年取引を継続している企業となっている。また、A 社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C : 35%、D/P・D/A : 5%、送金 : 60% となっているが、サレンダー B/L を使用した取引では、多くの場合、送金決済となっている。しかしながら、海外の子会社や長年取引を継続している企業との取引においても、中南米、西アフリカ、中東においては、相手国の事情（法律や規則の存在）によって信用状や船荷証券が使用されることがある。

最後に、サレンダー B/L と海上運送状を使い分ける理由であるが、これについては中国の取引先が船荷証券を求めてくるからという回答であった。中国では海上運送状の認知度が低いのである。また、船会社も引渡しリスクを避けるためにサレンダー B/L の使用を求めてくるとの指摘もあった（海上運送状を使用する場合には荷渡しの責任を全てとるように念書を取られる）。

(2) 商社 B 社

B 社はグループ企業の生産、販売、物流のサポートの役割を持つ総合商社である。主要な業務は、金属、機械・エレクトロニクス、自動車部門である。B 社で発行している海上運送書類の件数（2007 年度）は、約 6000 件である。その内訳は、船荷証券が約 75%（約 4500 件）、海上運送状が約 10%（約 600 件）、サレンダー B/L が約 15%（約 900 件）である（第 12 図を参照）。B 社が取引をおこなっている主要な地域は、北米向けが 30%、中国を除くアジア地域向けが 30%、中国が 20% となっている（第 13 図を参照）。海上で運送される商品は、自動車関連の部品や資材（金属や化学品など）である。

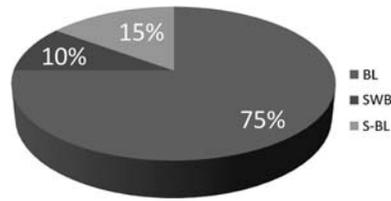
次に、各地域におけるサレンダー B/L の使用率については、中国向け取引で使用されている運送書類の 40% がサレンダー B/L である。同様に、アジア地域（中国を除く）では 33% がサレンダー B/L の使用率である。

さらに、サレンダー B/L の導入の理由は、業務効率化である。具体的には、海上運送状やサレンダー B/L の導入によって船荷証券の輸送が不要となり荷受人の受取りが迅速になるからである。海上運送状を使用する取引相手は、グループ企業（B 社の海外現地法人）となっている。しかしながら、取引相手が海外現地法人の場合でも、以下のケースでは船荷証券を使用している。

- ① 相手国の事情（法律や規則）がある。
- ② 貨物の引渡しの確実性を求められる。
- ③ 船荷証券を使用する慣習が存在する。

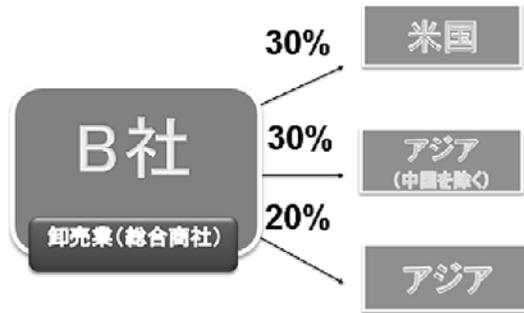
最後に、B 社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C : 20%、D/P・D/A : 10%、送金 : 60%、その他 : 10% となっているが、サレンダー B/L を使用した取引では、多くの場合、送金決済となっている。

第 12 図 商社 B 社における運送書類の使用率



出所：商社 B 社への調査をもとに著者が作成。

第 13 図 商社 B 社における運送書類の輸出先



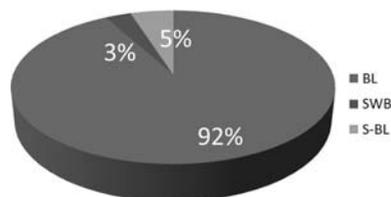
出所：商社 B 社への調査をもとに著者が作成。

(3) 商社 C 社

C 社は各分野でグローバルに活動する商社である。C 社で発行している海上運送書類の件数（2008 年度）は、20680 件である。その内訳は、船荷証券が 92%（19026 件）、海上運送状が 3%（620 件）、サレンダー B/L が 5%（1034 件）である（第 14 図を参照）。C 社が取引をおこなっている主要な地域は、アジア向けが 64%（そのうち、中国向けが 18%、インド向けが 12% となっている）、中近東向けが 13%、中南米が 6% となっている（第 15 図を参照）。また、各地域におけるサレンダー B/L の使用については、アジア向けの取引で使用されている運送書類の 5%、中国向けの取引で使用されている運送書類の 18% がサレンダー B/L である。サレンダー B/L で運送される商品は、自動車関連部品や合成樹脂製品などである。

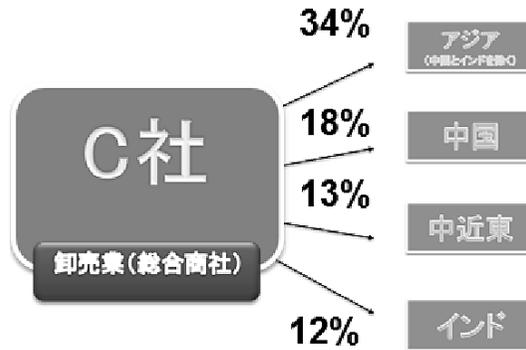
C 社の導入理由は、中国を中心とする荷受人が貨物の迅速化を理由にその導入を要請

第 14 図 商社 C 社における運送書類の使用率



出所：商社 C 社への調査をもとに著者が作成。

第15図 商社C社における運送書類の輸出先



出所：商社C社への調査をもとに著者が作成。

したからである。具体的には、C社の現地企業あるいは日本の製造業の企業と合弁で設立した企業がサレンダー B/L の導入を求めている。その場合、決済条件は後払い送金となっている（C社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C：38%、D/P・D/A：12%、送金：45%、その他：5%となっている）。

(4) 製造業D社

D社は、日本を代表する総合家電メーカーである。海上運送書類の件数（2011年度）は、20500件（輸出）である。その内訳は、船荷証券が1200件（6%）、海上運送状が17500件（85%）、サレンダー B/L が1800件（9%）である（第16図を参照）。運送される商品は、電子部品や電気製品などが中心である。

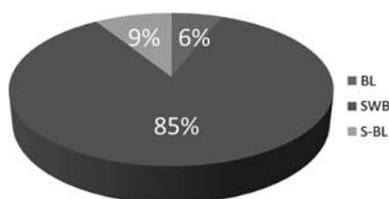
D社が取引（輸出）をおこなっている主要な地域（国）は、中国向けが23%、米国向けが21%、東南アジア向けが19%、欧州向けが16%、韓国向けが4%となっている（第17図を参照）。次に、各地域におけるサレンダー B/L の使用率については、中国向けが74%と大部分を占めている。他には、東南アジアが16%、韓国が3%となっている。

D社では1988年からサレンダー B/L を導入している。その導入の理由は、以下の3点である。

- ① 荷受人に送付の必要が無くなるなどの事務手続きの合理化
- ② 運送書類のチェック軽減
- ③ 経費の削減（取扱い管理負荷軽減、客先送付費用削減）

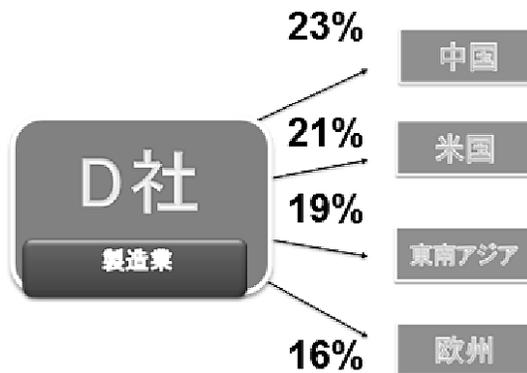
サレンダー B/L を使用する取引相手は、海外の子会社や長年取引を継続している企業となっている。これは海上運送状を使用する相手と全く同じである。また、A社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C：9%、送金：79%、その他（ネットィングなど）：12%となっているが、サレンダー B/L を使用した取引では、多くの場合

第 16 図 製造業 D 社における運送書類の使用率



出所：製造業 D 社への調査をもとに著者が作成。

第 17 図 製造業 D 社における運送書類の輸出处



出所：製造業 D 社への調査をもとに著者が作成。

(90%)、送金決済となっている。さらに、サレンダー B/L を使い分ける理由は、取引相手が海上運送状の概念を十分に把握していないことがあげられる。特に、中国の取引相手や船会社は船荷証券の使用を求めてくる。

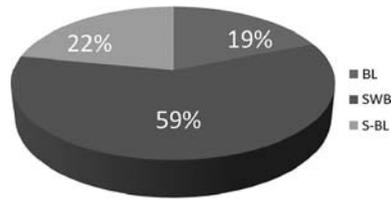
(5) 製造業 E 社

E 社は、日本の総合家電メーカーである。E 社で発行している海上運送書類の件数(2011 年度)は、4000 件である。その内訳は、船荷証券が 760 件 (19%)、海上運送状が 2350 件 (59%)、サレンダー B/L が 880 件 (22%) である(第 18 図を参照)。E 社が取引(輸出)をおこなっている主要な地域(国)は、中国向けが 51%、欧州向けが 19%、米国向けが 12%、東南アジア向けが 4% となっている(第 19 図を参照)。次に、各地域におけるサレンダー B/L の使用率については、中国向けが 88% と大部分を占めている。他には、東南アジアが 4% となっている。運送される商品は、業務用レンジや一部のテレビなどである。

E 社では 1980 年からサレンダー B/L を導入し、1987 年から海上運送状を導入している。その導入の理由は、以下の 2 点である。

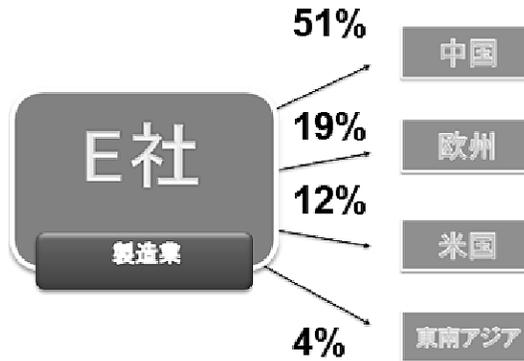
- ① 荷受人に送付の必要が無くなるなどの事務手続きの合理化
- ② 貨物の引渡しの迅速化

第18図 製造業E社における運送書類の使用率



出所：製造業E社への調査をもとに著者が作成。

第19図 製造業E社における運送書類の輸出先



出所：製造業E社への調査をもとに著者が作成。

サレンダー B/L を使用する取引相手は、海外の子会社や長年取引を継続している企業となっている。これは海上運送状を使用する相手と全く同じである。また、E社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C：5%、DP・DA：2%、送金：93%となっているが、サレンダー B/L を使用した取引では、多くの場合（85%）、送金決済となっている。さらに、海上運送状とサレンダー B/L を使い分ける理由は、取引相手が海上運送状の概念を十分に把握していないことがあげられる。特に、中国の取引相手や船会社は船荷証券の使用を求めてくる。また、資本関係の無い取引相手は海上運送状の使用を嫌がる傾向にあるとの回答があった。

(6) 製造業F社

F社は、自動車部品、情報通信機器、電子部品、産業素材を製造している企業である。F社で発行している海上運送書類の件数（2012年度）は、3500件である。その内訳は、船荷証券が186件（5%）、海上運送状が1950件（56%）、サレンダー B/L が1364件（39%）である（第20図を参照）。F社が取引をおこなっている主要な地域は、中国が26%、香港が17%、米国が13%、タイが10%である（第21図）。次に、各地域におけるサレンダー B/L の使用については、中国向けが51%、香港向けが12%、台湾向けが9%である。サレンダー B/L で運送される商品は、自動車部品、電子部品などで

ある。

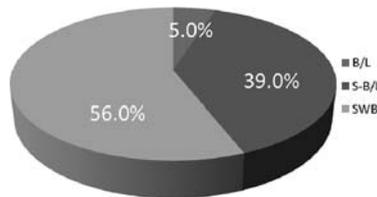
F 社では 1998 年頃からサレンダー B/L を導入している。その導入の理由は、以下の 2 点である。

- ① 荷受人に送付が容易になる
- ② 船荷証券の紛失リスクが無くなる

次に、サレンダー B/L を使用する取引相手は、海外のグループ企業となっている（L/C 決済の必要がなく、後払いでよい場合等）。また、F 社の輸出で使用されている決済条件の割合は、L/C：5%，DP・DA：5%，送金：90% となっているが、サレンダー B/L を使用した取引では送金決済となっている。

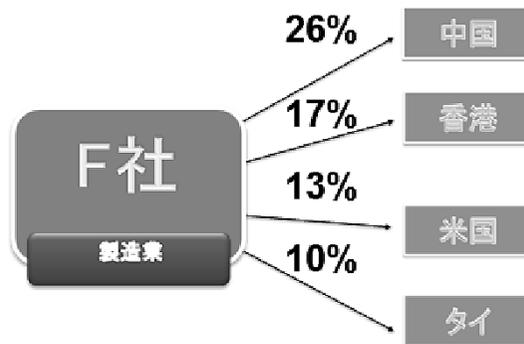
海上運送状とサレンダー B/L を使い分ける理由は（荷主側から）特に無いという回答であった。運送人（特にフォワーダー）からの提案により使い分けしているとの答えであった（海上運送状を勧めてくる）。その理由はサレンダー B/L はフォワーダー側としては一旦オリジナルを荷主まで届ける必要があり手間が掛かるためである。しかしながら、船会社によっては事前に手続きが必要なため、サレンダー B/L で提案することもあり、ここで使い分けが発生している。なお、この事前の手続きでは引渡しに関する運送人の責任を免除する念書が作成されている。

第 20 図 製造業 F 社における運送書類の使用率



出所：製造業 F 社への調査をもとに著者が作成。

第 21 図 製造業 F 社における運送書類の輸出先



出所：製造業 F 社への調査をもとに著者が作成。

IV 調査結果と考察

今回の事例研究によって明らかになった各企業の使用率、取引相手そして決済条件は第1表のとおりである。

第1表から、企業が使用している運送書類においてサレンダー B/L が定着していることが明らかになった。6社の平均使用率は17%である。サレンダー B/L の使用相手として特に目立つのは中国の企業である。中国向けの取引で使用されているサレンダー B/L が全体に占める割合(6社の平均値)は65%となっている。つまり、サレンダー B/L は主に中国向けの取引で使用されていることがわかった。これらについては提示した中国船社 B 社のデータと一致し(中国船社 B 社のサレンダー B/L 使用率は51.8%であり、その75%が中国向けの取引で使用されている)、先行研究(長沼, 2013)とも一致する。

また、サレンダー B/L は海上運送状と同じような取引相手、決済方法および使用理由であることが確認された。第一に、具体的な取引相手は「資本関係のある相手」もしくは「信頼関係のある相手」であった。サレンダー B/L では権利証券の担保機能が放棄されているために(放棄する意図が当事者にあるために)、代金回収において不安の無い企業との取引で使用されると考えられる。第二に、使用している決済方法については大半が送金であった。物品の引渡しにも不安が無いために決済方法は安価で迅速な送金を選択されている。第三に、その使用理由については、「船荷証券の危機への対策」、「近海地域(アジア)における迅速な引渡し」、「書類送付の効率性向上」となっていた。物流と書類の流れのギャップを埋めるためには、引渡し請求権の無い(引渡し請求権の放棄を当事者が意図した)運送書類の使用が求められる。そのため、サレンダー B/L

第1表 船荷証券、海上運送状およびサレンダー B/L の使用率、取引相手、決済条件

	非流通証券の使用率			取引相手	決済条件
	SWB	S-B/L	合計		
A社	12%	13%	25%	子会社もしくは信用のある企業	多くが送金
B社	10%	15%	25%	子会社もしくは取引実績のある企業	送金
C社	3%	5%	8%	子会社	送金
D社	85%	9%	94%	子会社もしくは合弁企業	多くが送金
E社	59%	22%	81%	子会社もしくは合弁企業	多くが送金
F社	56%	39%	95%	子会社もしくは合弁企業	多くが送金
平均	38%	17%	55%		

が使用されるようになったと解釈できる。これらの点については、先行研究における海上運送状の使用状況と一致している（合田，2006；古田，2007；長沼，2010）。

それではなぜ中国でサレンダー B/L が使用されるのか。その理由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 を使用するという回答が一番多かった。この点について、長沼（2011）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。また、同様に、新堀（1998）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²⁷。また、この商慣習が生まれた原因については法律（1993年中国海商法第71条）や規定（2009年3月5日最高人民法院規定第2条）の影響を受けているとの考え方もある²⁸。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。²⁹

おわりに

本稿では、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、企業がサレンダー B/L を中国をはじめとするアジアで使用していることを明らかにしその使用理由について考察した。

近年、日本におけるサレンダー B/L の使用が定着していることがわかった。特に、中国への輸出ではサレンダー B/L の使用率が高いことが明らかに示された。その使用理由は、「船荷証券の危機への対策」、「近海地域（アジア）における迅速な引渡し」、

27 Lloyd, A. (1989). The bill of lading: do we really need it?, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, part I (February) p.50. このような規範や慣習の生成と変化については経済学の分野でも大きな関心が向けられている。Sugden, R. (1986), *The Economics of Rights, Co-operation and Welfare*, Blackwell を参照。この問題は新制度派経済学や比較制度分析といったアプローチとも関連している。ダグラス C. ノース（竹下公規訳）（1994）『制度・制度変化・経済効果』晃洋書房、青木昌彦（瀧澤弘和・谷口和弘訳）（2001）『比較制度分析に向けて』NTT 出版を参考。

28 西口（2014）はこれらの法律や規定がサレンダー B/L の使用の要因になっているとの見解を示している。西口博之（2014）「我が国におけるサレンダー B/L の法的問題とその回避策」『海事法研究会誌』第222号を参照。この点については、これらのルールがサレンダー B/L という商慣習の形成および普及に影響を与えた一要因になっているのではないかと考えている。

29 船会社の中には海上運送状を使用する際に荷送人および荷受人両者に引渡しに問題が生じても船会社に迷惑を掛けないという念書を取っているところもある。

「書類送付の効率性向上」である。これらについては、海上運送状の使用理由と同じである。それではなぜ海上運送状と使い分けるのであろうか。その理由は、主要な取引先である中国において海上運送状が認知されていないとの指摘がある。そのため、取引相手もしくは船会社が（海上運送状と同じ機能を持つ）サレンダー B/L の使用を求めているのである。また、海上運送状には、船会社が引渡しリスクを引受ける必要があるために、その使用を嫌がるとの指摘もあった。

今後、サレンダー B/L の使用率はどうなるのであるか。今回、選定企業の取引先（輸出）第1位は中国であった。この傾向が継続するのであれば、短期的に見れば、サレンダー B/L の使用率が増加する可能性はある。逆に、中国向けの輸出が減少するのであればサレンダー B/L の使用率は減少するだろう。一方で、選定企業からはサレンダー B/L が欧米向けの輸出でも（少量であるが）使用されて始めているとの回答があった。この点については船会社のデータからも確認できた。このように、サレンダー B/L が商慣習として現場では認められ定着している様子が窺える。もし、サレンダー B/L が保証渡しのように商慣習として定着し広い意味での法として認められた場合には、³⁰アジアにおいてサレンダー B/L から海上運送状に切り替わるのは少し遅れるかもしれない。

今後の研究課題としては、以下の3点を考えている。まず、サレンダー B/L の使用率について、さらに多くの企業に聞取調査を行う予定である。今回、6社に聞取調査を行うことで、全体の傾向をある程度把握できたとは考えている。しかしながら、それでは十分とはいえない。今後、規模や取扱分野の異なる企業からサレンダー B/L の使用について調査を行い、分析の枠組みをさらに精緻化する必要がある。

次に、企業がなぜ「非流通証券」である海上運送状とサレンダー B/L を使い分けるのかを明らかにすることである。この点については、企業への聞き取り調査から、商慣習が非流通証券（海上運送状とサレンダー B/L）の使い分けに影響を与えているとの感触を得ているが、まだ明確ではない。この点について、アンケート調査を実施し、収集したデータを用いて実証したいと考えている。また、その他の要因についても精査した上でモデルに組み込んでいきたい。

最後に、サレンダー B/L や電子サレンダー B/L を題材にソフトローとハードローが互いに影響を与えながら共進化していくという仮説の実証を考えている。具体的には、ソフトローであるサレンダー B/L や電子サレンダー B/L がハードロー（条約、各国法そして判例など）の形成に与える影響と、制度がサレンダー B/L や電子サレンダー

30 法律としてサレンダー B/L に関する規定が設けられる可能性は低いと考えられる。例えば、現在、日本においては運送法の現代化が議論されており、その研究成果が報告されている。そこでは「商法に元地回収船荷証券に関する規律を設けることは相当でないと考えられる」との見解が述べられている。商事法務研究会（2012）『運送法制研究会報告書』、61～62ページを参照。

一 B/L の定着に与える影響を分析した上で、それらが共進化していることを理論的および実証的に考察していきたい。

※本研究は JSPS 科研費 25380585（基盤研究（C）, 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] Gronfors, K. (1991) Towards Sea Waybills and Electronic Documents, Gothenburg Maritime Law Association.
- [2] Naganuma, K. and Lee, Y. (2004) A Study on the Progress of e-Trade and the Factor of the Adoption of bolero. net in Japan, *Global Commerce and Cyber Trade Review*, Vol.6, No.3, pp.123-136.
- [3] 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.
- [4] Tetley, W., Waybills, The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea, *Journal of Maritime Law and Commerce* 14, 1983, pp.465-511 and 15, 1984, pp 41-68.
- [5] Todd, P. (1986) *Modern Bill of Lading*, Blackwell Law.
- [6] Todd, P. (1987) *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books.
- [7] UNCTAD (2003) *THE USE OF TRANSPORT DOCUMENTS IN INTERNATIONAL TRADE*, UNCTAD.
- [8] 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。
- [9] 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。
- [10] 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。
- [11] 河村寛治「[貿易取引の電子化] をめぐる諸問題（上）」『金法』第 1541 号, 1999 年。
- [12] 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。
- [13] 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－」『国際商取引学会年報』第 9 号, 2007 年。
- [14] 木村宏「電子式船荷証券に係わる法的考察（第一回）」『海運』第 875 号, 2000 年。
- [15] 佐々木宏『BoTB 型組織間関係と IT マネジメント』同文館, 2001 年。
- [16] 長沼健「[貿易取引の電子化] の採用要因に関する研究－bolero.net の事例研究を中心に－」『日本貿易学会年報』第 41 号, 2004 年。
- [17] 長沼健「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, 2004 年。
- [18] 長沼健「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, 2005 年。
- [19] 長沼健「米国のコンテナ・セキュリティ・プログラムの実施と日本における e-Trade の進展」『情報科学研究』第 14 号, 2005 年。
- [20] 長沼健「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』第 7 号, 2005 年。
- [21] 長沼健「サプライチェーン・セキュリティ・プログラムの進展と e-Trade の発展」『日本貿易学会年報』43 号, 2006 年。
- [22] 長沼健「[貿易取引の電子化] の普及とそれを阻害する要因についての研究」『国際商取引学会年報』第 8 号, 2006 年。
- [23] 長沼健「[貿易取引の電子化] の概念とその普及理論に関する研究」『国際商取引学会年報』第 9 号, 2007 年。
- [24] 「電子海上運送状（e-SWB）の普及に影響を与える 3 つのポイント」, 『国際商取引学会年報』, 第 10 号, 2008 年 7 月。
- [25] 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。

- [26] 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。
- [27] 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。
- [28] 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。
- [29] 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。
- [30] 新堀聰『実践 貿易取引』, 日本経済新聞社, 1998年。
- [31] 新堀聰『現代 貿易売買』, 同文館, 2001年。
- [32] 新堀聰『国際物品売買契約〈国際化〉のすすめ』, 同文館, 2012年。
- [33] 西口博之「我が国におけるサレンダー B/L の法的問題とその回避策」『海事法研究会誌』第222号, 2014年。
- [34] 藤田和孝「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, 2000年 a。
- [35] 藤田和孝「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, 2000年 b。
- [36] 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。
- [37] 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。
- [38] 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。
- [39] 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。
- [40] 古田伸一「船荷証券貨物の保証渡/空渡での実務上の注意点」『物流問題研究』第59号, 2013年。
- [41] 増田史子「条約の適用範囲, 責任期間, 複合運送的側面」『海法会誌』53号, 2009年。
- [42] 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。
- [43] 八尾晃『貿易取引の基礎知識』東京経済情報出版, 2004年。