

■ 論文

貿易取引における電子化のメリットを再考する

城 隆

目 次

1. はじめに
2. IT時代における貿易取引
3. 「紙」に基づく取引のメリット
4. 電子商取引時代における荷為替取引
5. 結びにかえて—電子化のメリットとは何か

▶ 要 旨

貿易取引を売買としてとらえると、売買当事者間の物品の引渡しや代金の支払いは、情報に基づいて行われる。これまでこのような情報は、「紙」に記されて送達されていたが、情報技術の発達によって、電子的な文書や送達に置き換えられるようになってきた。いわゆるIT革命と呼ばれる情報革新の初期の段階では、これからすぐにも紙はデータに置き換わり、ドキュメントレスやペーパーレスの取引が行われ、これによって取引当事者は大いにメリットを享受すると言われた。ところが現代においても紙はなくなっていない。当初考えられていた電子化のメリットとは過大なる評価ではなかっただろうか。

▶ キーワード

IT、コンピュータ、電子化、荷為替取引、船荷証券

1 はじめに

パソコンやインターネットに代表される情報処理技術の飛躍的な発展は、企業活動からわれわれの日常活動に至るまで、今ではあらゆるところで見ることができる。ただしこれがすべてを満足させてくれるというわけではなく、まだまだ解決しなければならない問題が残っている。

企業活動や経済活動をながめると、時代の流れとは裏腹にそれまでの慣習や慣行といったものからなかなか抜け出せないとか、従来のやり方に代わる有効な方法が見つからないというような場面に出会うことがある。悪しき慣習とまで言われても存続するような場合もある。

貿易取引の分野においても、電子化やコンピュータ化といったことが積極的に推し進められてきた。

例えば、隔地者間の意思伝達方法は、旧来の手紙から、電報、電話、テレックス、ファックスと種類を増やし、IT時代においては電子メールさらにはEDIと呼ばれる手法によってコンピュータ同士がデータをやり取りするようになってきた。

ここでの問題は、従来の手紙のやり取りにおいて形成されてきた慣習との係わりである。

わが国において意思表示の効力発生時期の考え方は、到達主義を原則としているが（民法第97条）、隔地者間の承諾の意思表示に関しては発信主義の考え方をとっている（民法526条）。2009年8月にわが国でも効力を生ずることになる国際的な売買取引に関する条約いわゆるウィーン売買条約¹⁾でも契約の成立に関してわが国と異なる規定がある²⁾。

国際的なスタンダードとされる事柄に、いかに対処していくかという問題は、わが国の企業活動や経済活動がグローバル化していく中で解決されなければならない課題である。

さて貿易取引における代表的な商慣習である「信用状に基づく荷為替取引」は、今日の貿易取引の発展を支えてきた仕法である。手形、船荷証券、信用状といった種々の書類の機能が組み合わされるということによって、それぞれが個々に利用されたとき以上の効果が生まれる。

それぞれの書類の機能については、「紙」という物質に付された情報こそがその機能の本質的な部分であり、「紙」それ自体には価値があるわけではない。むしろ、「紙」を作成する煩わしさや手間、さらにはコストといったものが問題視されるようになってきた。

情報技術の発展は、まさに「紙」の中のデータや情報のみを動かして、活用させるという仕法を案出させることになった。

「紙」に記された情報から、「電子的な」情報というもの変わったとき、それまでの慣習はある意味で否定され新たな慣習が生まれる。このように取引が電子化されることによって取引当事者たちは多大なメリットを享受すると言われ続けてきた。

電子化のメリットとは何なのか。本当に多大なものであろうか。本稿で検討するのはこの点である。

そこでまず、IT革命と称された時代にあって貿易取引はどのような言われてきたかを整理

し、次にそのためにどんな手立てが講じられて現代に至っているかを概観し、今一度電子化のメリットというものを考えてみようと思う。

2 IT時代における貿易取引

ITとは情報技術であり、これによって情報の伝達や加工、あるいは編集といった活動はより迅速かつ効率的に行われるようになった。アナログからデジタルという流れに沿って、「紙に手書きする」から「機器を使って紙に印字する」へ、さらに「紙を送付する」から「データそのものを転送する」という具合に変わっていった。

紙への記述にあたってのポイントとなるのは、誰が、何時、何処で書いたのか、あるいは作成したのかということである。そして、その内容が正しいのか、相手方にちゃんと伝わるのかということが問題となる。

データの転送というITの時代において、データの真正性といったことが議論されるが、そもそも紙を利用する場合であっても、記述内容の真正性の問題は存在してきた。

IT時代における法の未整備ということも言われるが、現行の法律も長年の取引上の慣習として確立されてきたルールが基になっているわけであるから、法律が後追いするという事態は避けられない。

その逆に、時代を先取りするかのように人の手で作られたルールが、実際の取引にそぐわないという例は、トレードタームズの解釈基準であるインコタームズに新たな条件が考案されたとしてもなかなか利用されなかったということで見とれる。

ITが登場してもしなくても、変わらないのは、取引当事者間で多くの情報が取り交わされるということである。

ここで貿易取引を進めるにあたっての情報の重要性に関して、今から10年ほど前の欧州の紀要の次の記述が興味深い。

「取引の関係当事者が適切な情報を持っていなければ物品は販売できないし、運送もされない。物品に保険をかけることもできない。(中略)長年にわたって取引に必要な情報は紙に記されてきた。その紙は定義されたフォーム、内容、機能を持った標準書類の形を持っていた。紙の書類は複雑で、しばしば不必要なデータを含んでいる。しかも紙の譲渡は遅く、問題や追加コストを発生させる。使用される紙の数と量のためにお金がかかる。(中略)これに対してコンピュータは情報の貯蔵・処理・伝達能力が格段に増している。コンピュータはビジネスのやり方まで変えた。最も顕著なのは、情報がコンピュータ内に蓄えられ、読んだり、伝達したりするために紙にプリントアウトする必要がないということである³¹⁾。」

取引が履行されるにあたって、取引当事者で交わされる数々の情報伝達が迅速にしかも正確に送達されるということがいかに重要であるかを再認識させてくれる。

上述のように、ビジネスにIT技術が応用されることで、取引の仕方が変わると言われてき

た。

例えばこれは相手方に対する情報伝達が早まることで起こる。オファーやその返事に要していた送達時間一つとってみても、大幅な短縮が可能である。

さらに、「不正確という付随的なリスクを伴いながら人が同じ情報を繰り返し入力する必要がなくなる。コンピュータ化された伝達は郵便よりも明らかに速く、しかもファクシミリ転送のような文字が読みづらいという問題を解決してくれる⁴⁾。」

これによって、意思決定のスピードも増し、結果的にトランザクションコストは低減する。

情報伝達のスピードが増すのと並行して、情報収集のスピードも増す。そして情報蓄積量は爆発的に増大する。情報量の多さを意思決定に反映させることができる反面、情報の洪水と呼ばれるような状況も生まれ、適切な情報選択と判断がこれまで以上に求められることになった。

情報伝達の迅速化と並行して貿易取引の分野では、俗に言われる B/L の危機⁵⁾ を迎えることになった。B/L の危機とは、それまでのように航空便で送付されていた船荷証券の到着が、コンテナ運送を利用する貨物よりも遅れるという状況から発生する問題を表したものであるが、IT の時代にあっては、これに加えて、紙の船荷証券の発行が必ずしも求められないような状況を表す言葉としても使われているようである。

ここに至って紙に頼らずデータを活用するというやり方が模索された。

ところで IT 革新以前においても、紙をなくすあるいは簡素化するという動きは、欧米で進んでいた。これに関する当時の論究などを再見すると、取引を進めるにあたっての書類作成のコストを削減しよう、誤りや誤謬を削減しよう、再入力の手間を削減しようとの議論が繰り返られていた。

国際的な機関においても論議され、わが国においても専門の機関が組織され、現在に至っている⁶⁾。

紙に頼らずデータを活用するというやり方は、ペーパーレスやドキュメントレスという言葉で表され、将来における紙を抛りどころとしない取引仕法が求められることになった。

そして世界貿易はすぐにも電子商取引の時代となり海上の分野のみならず一般的な分野においてもペーパーレスシステムへ移行すると考えられた⁷⁾。

ただし、ペーパーレスとは、紙の書類を使わずに情報が電子的に交換される状態であり、これによって取引の速度、正確性、効率性は高まるが、ペーパーレスとは、紙が使われないという意味ではなく、欠くことのできないものではないということである⁸⁾、とも言われていた。

一方で、このような紙を廃することによって取引における種々のコストを削減することができるというメリットが生まれると力説されていた。

ところが、紙を廃する状況に対応するためには、それまでのやり方を支えてきたルールの見直しも必要であるとの観点から、種々の規則の変更が加えられたり、新たなルールが設けられたりした。

例えば、船荷証券の電子化に関しては、万国海法会の「電子式船荷証券のための CMI 規則」が1990年に採択されている。この規則は、コンピュータ間の EDI（電子的データ交換）によって、貨物到着地において「紙」の船荷証券を提出することなく貨物を受け取れるようにしたものであり、運送書類の EDI 化への取組みのための最初の国際ルールであると言われている⁹⁾。

しかしながら、この規則に則った電子式船荷証券がその後主流になったのかと問われると、必ずしも肯定できない。後述のような貿易環境の変化や取引形態の変容が十分な活動の場所を与えなかったようである¹⁰⁾。

さらには、「電子船荷証券が実際に使われない理由の一つとして、法的な規則が欠けているため、法的な価値と効果に関して当事者が心配し、電子船荷証券よりも伝統的な紙の書類の方を好むから」¹¹⁾とさえ言われた。

このような船荷証券に代表される運送書類を電子化する方法には、今の法律の下で紙の書類の機能をできる限り電子的に模倣しようとする“実質的アプローチ”と呼ばれるやり方と、法律を変えて紙の書類を電子的な書類に完全に置き換えてしまおうとする“機能的アプローチ”の二つのやり方があるのだが、法規を統一的に改正することは今すぐには期待できないという理由で、“実質的アプローチ”が試みられてきた¹²⁾。

いずれにしても、ペーパーレスやドキュメントレスで形容される取引においては、「触れてわかる書類を使うことなく、権利や義務を電子的に流通・移転させる手段を発展させる」¹³⁾ことが必要であり、その際解決されなければならない問題としてあげられていたのが、船荷証券の存在に基づく慣行の存在である。例えば、

1. 船荷証券の発行前に船積みされた貨物を取引する
2. 運送人が貨物を荷揚げないし引渡した後の船荷証券の価値：船荷証券はまだ商品を表象しているのか？
3. 貨物がなくなってしまったとか、運送中によくわからなくなってしまった後の船荷証券の権限の機能
4. 荷主が運送人に対して船荷証券の呈示なしに貨物を引渡すよう指図するやり方
5. 補償状に基づいて売買する商人間の慣行
6. switched B/L や antedated B/L
7. 荷受人が次のような理由で貨物を引き取らないという慣行
 - i 船荷証券を受取ることを金融的に可能とするために、貨物を転売しなければならない
 - ii 船積み前の品質について疑義があるため売買契約のもとで貨物を拒絶したい¹⁴⁾

というような問題を解決しなければならない。

しかし一方で、「現行の紙の船荷証券で生じる問題に対する答えは、ペーパーレスの電子システム下で必ずしも同じである必要はない。」¹⁵⁾とも言われており、「紙」を拠りどころとしない中での新たな慣行や慣習が生まれると期待された¹⁶⁾。

3 「紙」に基づく取引のメリット

紙とは何であろうか。あるいは紙と同義で使われる文書 (document) とは何であろうか。

例えば ICC (国際商業会議所) の銀行委員会は信用状規則の解釈にあたって、文書 (document) というものの見た目の重要性を強調し、次の6つのカテゴリーの文書の原本性 (original) を考えていた¹⁷⁾。

一つ目は、文書の発行者によって書かれるか、タイプされたように見えるもので、決して議論の起こるようなものでないもの。

第二は、手書きの署名 (manual signature) が入ったもの。例えば、手書きの署名入りの手形であるとか商業送り状で、署名以外の部分が前もって印刷されていたり、カーボンコピーされていたり、コンピュータシステムによって作成されていたりしても構わない。

第三は、発行者のオリジナルの便せんに印刷されたもの。

第四は、電子的に作られ保存された文書を普通の紙に印刷する者は、オリジナルな文書を作成しようと意図していることになる。

第五は、それ自体にオリジナルであると記載されているようなもの。

第六は、指定された方法で作成される文書。

このような原本性に共通するのは、そこに発行者ないしは作成者の意思に基づいていることを推測するに足るものがあるということである。

「紙」というものは、それを持つことができ、それに印をつけることができ、所定の方法によって裏書きされて、正当な者によって署名されて、関係者に提示されるものである¹⁸⁾。

そして、文書 (writing) の重要な性格の一つは、その不変性 (immutability) であり¹⁹⁾、この性質に加えて、携帯性、証拠性、記録性、参照性、耐久性、費用性といったことに優れる紙に、取引当事者は取引を履行するにあたって必要不可欠な種々の事柄を記す。

相手に対してある行為を行うとか行わないといった約束、商品名や数量をはじめとする取引条件、当事者間における決定事項、その他各種の意思表示を文言や数字、記号で記入する。

これまでの貿易取引で主流であった取引仕法である荷為替取引は、船荷証券や手形、送り状や保険証券といった「紙」の書類を使って行われてきた。

ここでの船荷証券は、荷主と運送人との運送契約と荷主と荷受人との売買契約を“つなぐもの (linking)”と見られており、船荷証券原本を所持することによって所持人は運送人に対して物品の引渡請求をすることができるので、国際貿易で極めて重要なツールであると考えられてきた²⁰⁾。

ここで重要なのは、船荷証券の引換証としての機能にあり、船荷証券と引換えでないと運送人は貨物を引き渡さないという約束事がポイントである。そこでオリジナルの書類を正当に持っているということに対して真正性を認めようとするわけである。

さらに、「特に運送人に対する権利をその所持人に与えることを満足に思い、しかも物品が売られたならばその書類は他の者によって受け入れるから商人達はそれを買う、これこそ伝統的な船荷証券の本質であり²¹⁾」、譲渡可能性 (negotiability) を持つというわけである。

このように船荷証券が当事者間で取引されうるといふ譲渡性の概念は、紙であるということに関係している。なぜなら、触って分かることのできるものゆえに、ある当事者から他の当事者へと物理的に譲渡しうるからである²²⁾。

船荷証券に代表される書類は、単に何かが記載されているということ以上に、何らかの権利というものが表象されている。そして物理的にこの紙を所持することで、その権利を所持したり、あるいは、行使したりできるという安心感を所持人に与えている。

したがって、紙や書類というものがなくなるということは、権利の拠りどころというものがなくなることを意味する。これによって取引当事者には取引を進めるにあたっての不安というものが発生する。

そもそも貿易取引とは異なる国の当事者間で繰り広げられるものであるから、取引上のリスクは計り知れないし、リスク管理こそ貿易実務の課題である。その課題への対応の結果として各種の貿易慣習が形成されてきた。紙に記すとは、情報を記録することの基本であり、これこそ紙を使うことのメリットと言えよう。

ところで、船荷証券に加えてこれまでの貿易取引で使われてきた紙や書類は、

- i. 手形の決済に関しては、銀行が発行する信用状
- ii. 前出の船荷証券の危機との関連で、船荷証券の到着遅延に際して発行され、船荷証券原本との引換えができない場合の便法として行われる保証状 (Letter of Guarantee)²³⁾ などがある。

さらに、貿易取引における商慣習としての CIF 取引における書類の果たす役割も見逃せない。

トレードタームズの一つである CIF 条件に基づいて行われる取引慣習は、「荷為替取引と結びついて実行されることが一般的である。(中略)運送中の物品に対して有する引渡し請求権を表彰している船荷証券を担保として金融を受ける取引である²⁴⁾。」

これまで荷為替取引は、貿易取引における代表的な取引方法・決済方法であると言われてきた。そして、信用状がこれを補完し、さらに CIF 慣習がこれを支えてきた。それぞれ別の働きを持つが、これが合わさることによって、強力な仕組みが形成されてきた。それを支えてきたのは種々の紙の書類である。

4 電子商取引時代における荷為替取引

先の項でみたように、IT 時代にあつて荷為替取引の仕組みの不都合が現実問題化した。

そこで、荷為替取引の仕組みはそのままにして、何とかこれを維持させ、存続させることができないものかといろいろな工夫が模索された。

しかしそこでは、紙の書類と同じ機能を果たす同じレベルの法的承認を享受するために、非物質化された運送書類に対する深刻な法的障害つまり、i 書面・署名という要件を満たすこと、ii 電子的コミュニケーションの証拠としての効果、iii 契約成立の場所・時期・時間の決定、といったことが予想された²⁵⁾。そして、「電子メッセージに対して、紙の船荷証券で表される独特の特性を与える方法を捜すこと」²⁶⁾が重要となった。

そのためには、「運送契約の下での物品に関する契約上の権利と売買契約の下での物品に関する所有権との関係を紙を使わずに確立させること」²⁷⁾が必要となるが、「所有権移転のために物理的な裏書と引き渡しを要求する法律が電子式船荷証券の障害となっている」²⁸⁾のでこれを取り除くことが求められた。

このような状況を克服したうえでどのような取引が展開されるのか、電子化のメリットを活かした取引とはどのようなものが検討された。そこで明らかにしておかなければならなかったのは、

- i. ドキュメントレスやペーパーレスといった、書類のない、あるいは紙によらないとはどういうことなのか
- ii. 紙をなくすことによってどんなメリットがあるのか。
- iii. 今の取引慣行がどのように変わっていくのか。
- iv. 電子化のメリットはどう活かされるのか。
- v. 初期投資の高さをどう克服するか。
- vi. 暗号化などの新しい技術をいかに適応させていくか。
- vii. 参入の壁が高くなるようでは意味がないので、どのようにしてその壁を低くするか。といったことであろう。

では、このためにどんなことが行われてきたのか。

これまでに行われてきたものの一つは、1980年代の SeaDocs である²⁹⁾。

1990年には前出の電子式船荷証券に関する CMI 規則ができた。

紙に比べた電子式船荷証券の重要な利点とは、補償状 (Letter of Indemnity) と引換えの貨物の引渡しや複数の原本が発行されることによる詐欺の危険といった、紙の船荷証券の固有の問題を解決してくれるところにあり、船荷証券の電子的譲渡は紙の船荷証券よりも安全性がずっと高いと言われた³⁰⁾。

逆に短所や予想される障害として、権利証券として機能してくれるかということに加えて、うまくいかなかったときであるとかハッキングされたとき、あるいは技術的不調やシステムプロバイダーの過失による損害に係る保険の問題といったこともあげられた³¹⁾。

しかしながら、これに対して「電子的コミュニケーションは信頼が低いであるとか詐欺者の餌食になりやすいとの見方が大方であるが、紙の船荷証券の詐欺も頻繁に起こっている。統計的にはコンピュータの詐欺の発生の方が稀である。」³²⁾との指摘は示唆に富む。

しかし SeaDocs にしても CMI 規則にしても、開発コストが一つの要因となり、世界的な不況のため進展が遅れたと言われている³³⁾。

近年におけるシステムとしては、BOLERO が挙げられる。これに関してはいろいろな論究がある。

BOLERO とは、電子式船荷証券に係る一つのプロジェクトであり、「貿易関係書類をネットワークを介して電子的に交換するシステムである。デジタル署名と公開鍵方式により機密保持と改竄防止が図られ、確実な配信など基幹となるメッセージ交換基盤が提供される。共通の統一契約書を採用して法的安定性が確保され、船荷証券の権利移転システムが導入されている。」³⁴⁾ ところのグローバルな closed system である³⁵⁾、と紹介されている。

ボレロ船荷証券が模倣しなければならないのは、① 運送契約を証拠立てる書類 ② 運送人が物品を引取り（受取証としての機能）船積みしたことを証拠立てる書類 ③ 運送人はこれと引換えに物品を引渡すことを約束した書類（物品の所有をコントロールする権利証券としての機能）であり、権利証券として貸し手への保証として引受け可能でなければならず、権利証券として有効かつ受け入れられるために、占有 (possession) の権利を移転させるのみならず、所有権の移転を容易にしなければならない。そして譲受人が特に運送人に対して彼らの権利を保護し実行できるようにしなければならないと指摘された³⁶⁾。

加えて BOLERO が実際に動くためには、多くの取引業者が参加するのみならず、ボレロ船荷証券が使われなければならない³⁷⁾、とされた。

近年の動向について、2005年の News Letter には、精密機械メーカーの輸入通関に関する情報のデータ化が紹介されている³⁸⁾。

海外の生産拠点からの輸入にあたって、それまではスキャナーで取り込まれ、イメージデータとして送付されていた船積書類の情報が、通関システムへのデータとして送られるようになったとある。

これによって入力ミスが防止され、さらに、輸入貨物の入港即申告が可能になることにより、倉庫への搬入日数の短縮が実現された旨の報告がなされている。

輸入通関に関する取り組みを第一フェーズとして位置づけ、第二フェーズとしては、買い手側との貿易書類の電子化を挙げている。

ここで見る限りにおいて、個々の企業におけるいわゆるソリューションとしての一解決策であり、採用ないし利用企業の個々の状況に対処するようなシステム活用となっているようである。

さらに News Letter vol.28 (2008年) では、今日のグローバル企業のかかえる問題点として「取引開始から決済までの流れを管理する金融サプライチェーンのみが可視化、電子化、効率化そして協働という IT 革命の成果を十分に実現していないという現実」を指摘している³⁹⁾。

ここで紹介されているように、取引の電子化とはいうものの未だ発展途上にあると言えよう。

これだけメーカーを中心としたグローバルな生産体制が確立されようとしている状況下において、決済をはじめとした企業間ないし企業内における全体としての資金の効率化が十分に達成されていないことが紹介されている。

BOLERO を始めとする様々な工夫に対しては大きな期待が寄せられ、きっと将来の貿易取引を支えるシステムになると大いに期待されてきた。

情報のデータ化は、確かにコストを削減する。紙が産まれないから当然である。ところが、取引を電子化しようとする際、その時点でどういったことに困っていたのか、例えばコストがかかりすぎていたということなのか、繰返しのデータ入力による誤謬が頻繁に起こっていたのか等といったことが精査されていたであろうか。情報技術の常として、あれもできる、これもできると言いながら、結局のところ本質を突いていなかったという事例は枚挙にいとまがない。

中央登録することに何のメリットがあるのか。荷為替取引の仕組みを維持させるための工夫としての中央登録であって、中央登録そのものにメリットがあるとは思えない。機能維持のための工夫とメリットを求めるための工夫とは異なるだろう。

つまりそこでは、工夫というものが根本的な解決になっていない。これまでの紙の書類を使って行われてきた荷為替取引という慣習は、紙であるが故の成立条件があったわけであり、紙を前提としない取引手続きにはなじまないのではないだろうか。

確かに、最新の技術をもってすれば「紙」の書類を電子化すること自体は技術的に可能なかもしれない。ところが、電子化されたものをこれまでの荷為替取引の慣習に取り込もうとするとところがうまくいっていない。

さらに加えて、このところのわが国の貿易を取り巻く環境変化が問題を複雑にしている。これについては、以下のように指摘されている。

- ①80年代後半から90年代にかけての日本企業の海外進出や、現地生産の拡大は、貿易構造に大きく影響した。
- ②90年代後半から2000年ごろからは自動車や家電業界などを中心にサプライチェーン構築が進展し、物流のスピードアップが図られている。
- ③米国同時多発テロを経て、世界各国は貿易手続簡易化とセキュリティ強化の両立という大きな課題に取り組んでおり、その中で、貿易取引の一層の電子化とスピードアップが図られている⁴⁰⁾。

また、貿易取引の決済に関しては、80年代にはL/C取引が80%であったものが、2000年に入ってから、これが20%にまで減少した。今の主流は送金決済を中心とするオープンアカウント取引である⁴¹⁾、と分析されている。

流通性船荷証券が必要な時というのは、i 洋上売買を行うとき、ii 物品を担保として金銭の調達が必要となるときであり、このとき機能的等価物アプローチを適用する障害が明白となる⁴²⁾。前述のとおり、場合によっては物品が仕向け地に早く着いてしまうので、運送中の販売という

ものではなく、仮にあったとしても他の方法によることになる⁴³⁾。

さらに、コンテナ化された貨物はめったに海上売買されず、しかも関連会社間での行き来がしばしばであり、権利証券である必要がない。むしろ、航海が短いので船荷証券を使っていたのでは引渡しが遅れる⁴⁴⁾、ことになる。

このように貿易環境の変化があまりにも急速なので、これへの対処が個々の企業レベルでの最適化という方法で解決されていくというのが現状ではないだろうか。枠組みを整備するというよりも、個々の企業レベルでの解決策を求める方が問題を解決しやすく、良い結果が得られるということであろう。

これまでの荷為替取引というものはある意味で製品の一回ごとの売買取引の処理に適したやり方であるが、昨今のように海外における現地生産や委託生産を中心としたサプライチェーンの構築の中で展開される貿易取引が中心にあつては、荷為替取引をする意味自体がなくなってしまうだろう。

5 結びにかえて—電子化のメリットとは何か

わが国で言うメリットを英語では *advantage* で表すようだが、ここでは長所というよりも他のものと比べた場合の優位性と捉えたい。

電子化の優位性とは、データ送信の迅速性や、紙のドキュメントから電子的ドキュメントへの移行にともなう諸コストの低減化に求められる。

例えば前述のような貿易手続きの電子化の一環として、シングルウィンドウ化が押し進められてきたが、そのメリットとは、「一つの画面上で一回の入力・送信により複数の省庁に対する必要な手続きが同時に行える」⁴⁵⁾ こととされており、効果的な使用によって事務の省力化を図ることができる⁴⁶⁾とされている。

これに対して、利用件数が少ないということも言われ、シングルウィンドウ業務の障害として、①書面提出に対する慣れ、②煩雑さなどに対する利用者の「嫌気」、③利便性、処理手順の把握不足、④利用料金の高さ、が指摘されていた⁴⁶⁾。

“システムに対する誤解が多い”であるとか“利用者からの意見を聞きながら手直ししていかなければならない”というような声も聞かれたわけであるから、解決されなければならない問題がまだまだ残っていたわけである。

こうして見ると、電子化を推進するにあたっては、そのシステムを構築する者と利用者という関係が存在するので、利用者としては提供されたシステムを受け入れざるをえない立場にある。さらにその際、システムの利用に係る一定のコストを負担することになるであろうが、そうした出費に見合うだけのメリットを利用者が享受できるのだろうかとの疑問もある。

上述のような行政等の事務手続きの業務に関わる電子化では、幾多の省庁にまたがる煩雑な手続きを見直すということが先ではなかつただろうか。

貿易取引におけるこれまでの荷為替決済は、ある意味でスタンダードな決済方法であり、誰もが使うことのできる決済仕法であった。

ところが、近年では取引形態の変化によって、必ずしも荷為替を使う必要ななくなった。むしろ荷為替が必要とされるのは、特殊な場合に限られてしまっている。

貿易商務の教科書ではこれまで、取引の申し込みに始まり、引き合い、オファーから展開される取引をスタンダードなものとして考え、しかも、取引当事者間には資本関係などのない独立した企業間の取引というものを標準化してきた。しかしこのような取引というものが逆に少数派となってしまっている。

独立企業間の取引では、両者の間に相手方に対する信用不安が発生する。この状況下では、紙の書類による権利の確保であるとか、重要な約束事を記しておくことが求められる。

これに対していわゆる企業内貿易の進展により、取引当事者間の信用度は高まり、書類に頼る必要度が下がる。このような状況下では、あえてそれまでの紙に頼って権利を明確化させる必要がなくなる。

貿易取引の電子化を考えていくとき、サプライチェーンに代表されるような構造の中で取引が履行されるのであれば、運送書類の電子化といった場合であっても、電子化に伴ってそれまでのやり方を踏襲するという必要はないし、諸権利を発生させるという機能の問題を残さなければならぬという課題を解決する必要もない。Sea Waybillのような非流通型の運送状で十分であるという結論になる。

結局のところ、IT革新によるところの電子化の意義とは情報の共有化によるところが大きく、電子化のメリットとは情報伝達や意思伝達の早さや新たに開発されたソフトウェアを利用することによる使い勝手の良さといったことに求めるのが現況ではなかろうか。今後の推移を注意深く見守る必要がある。

注

- 1) 本条約に関しては、新堀聡『ウィーン売買条約と貿易契約』同文館出版、平成21年、を参照されたい。
- 2) 本件に関しては、新堀聡「電子商取引と契約の成立時期」『商学集志』（日本大学）第69巻第2号、1999年、19-33頁に詳しい。
- 3) Caslav Pejovic, "Main Legal Issues in the Implementation of EDI to Bills of Lading" European Transport Law, Vol.34 No.2, 1999, pp.163-164.
- 4) Diana Faber, "Electronic bills of lading" [1996]LMCLQ, p.234.
- 5) この問題を含め、船荷証券をめぐる問題に関してはさらに（財）日本貿易関係手続簡易化協会『平成8年度 EDI 制度手続簡易化特別委員会報告書－貿易手続きにおける EDI 標準協定書に関する調査・研究〔V〕－流通書類に関する調査・研究〔I〕－』1997年3月、282-289頁を参照されたい。
- 6) わが国における貿易手続簡易化の組織と活動の経緯については、朝岡良平「紙の書類から電子書類への変遷過程－UN/ECE/WP.4による貿易手続簡易化－」『高度情報化社会における日本の貿易と企業戦略の再構築』早稲田大学産業経営研究所、産研シリーズ26、1995年、104-106頁に詳しい。
- 7) Jan Ramberg, "The 1990 CMI Rules on Electronic Bills of Lading in the Context of Electronic Commerce" European Transport Law, Vol.32 No.6, 1997, p.699.

- 8) Pejovic, op. cit., p.164.
- 9) (財)日本貿易関係手続簡易化協会, 前掲報告書(注5), 285頁。
- 10) CMIの電子式船荷証券に関しては, 朝岡良平「電子商取引時代における貿易慣習」『早稲田商学』第376号, 1998年, 573-576頁に詳しい。
- 11) Pejovic, op. cit., pp.164-165.
- 12) 朝岡良平, 前掲論文(注10), 569頁。
- 13) G.J. van der Ziel, “Main Legal Issues Related to the Implementation of Electronic Transport Documentation” European Transport Law, Vol.32 No.6, 1997, p.715.
- 14) Ibid, p.719.
- 15) Ibid, p.718.
- 16) 朝岡良平, 「EDI ビジネス・コミュニケーションに係る法律問題」『早稲田商学』第366・367号, 1996年, 56頁。
- 17) Howard N. Bennett, “Original sins under the UCP” [2001]LMCLQ, pp.100-101.
- 18) Malcolm Clarke, “Transport documents: their transferability as documents of title; electronic documents” [2002] LMCLQ, p.359.
- 19) Pejovic, op. cit., p.175.
- 20) Luis Cova Arria, “Legal Obstacles to the Implementation of the Electronic Bill of Lading in Civil Law Countries” European Transport Law, Vol.32 No.6, 1997, p.710.
- 21) Clarke, op. cit., p.362.
- 22) Pejovic, op. cit., p.179.
- 23) 詳細については, 浜谷源蔵『最新貿易実務〔補訂新版〕』同文館出版, 平成20年, 415-417頁。を参照されたい。
- 24) 西道彦「荷為替付 CIF 売買における物権変動に関する一考察」『第一経大論集』第29巻第3号, 平成11年, 32頁。
- 25) Cova Arria, op. cit., pp.712-713.
- 26) Alexander von Ziegler, “The Role of the CMI in the Development towards an Electronic Commerce” European Transport Law, Vol.32 No.6, 1997, p.724.
- 27) Ziel, op. cit., pp.717-718.
- 28) Clarke, op. cit., p.361.
- 29) 拙稿「電子商取引時代における貿易取引形態について－予備的考察－」『貿易取引の EDI 化に係る諸問題』早稲田大学産業経営研究所, 産研シリーズ No.31, 1998年, 118-121頁。
- 30) Pejovic, op. cit., p.185.
- 31) Faber, op. cit., p.234.
- 32) Faber, op. cit., p.234.
- 33) Clarke, op. cit., pp.357-358.
- 34) 八尾晃「電子商取引契約についての一考察」『大阪商業大学論集』第117号, 平成12年, 119頁。
- 35) 同上論文, 120頁。
- 36) Clarke, op. cit., p.359.
- 37) Clarke, op. cit., p.364.
- 38) ボレロ News Letter, Bolero Update, vol.25, 2005. http://japan.bolero.net/download/bolup_vol25.pdf (2009年2月19日アクセス)
- 39) ボレロ News Letter, Bolero Update, vol.28, 2008. http://japan.bolero.net/download/bolup_vol28.pdf (2009年2月19日アクセス)
- 40) 長瀬透「多国間シングルウィンドウの展開について(下)」『貿易と関税』2008年8月号, 37頁。
- 41) 同上論文, 37頁。
- 42) Cova Arria, op. cit., p.711.
- 43) Clarke, op. cit., p.356.
- 44) Faber, op. cit., p.232.
- 45) 安部勝「シングルウィンドウの活用について」『貿易実務ダイジェスト』2004年1月号, 24頁。
- 46) 同上論文, 28-29頁。

