

求められる貿易EDIの進展

佐原 寛二

はじめに

筆者は電子商取引の進展に対して早くから注目した。CALS, EC, 電子マネーや電子決済等について、日本での立ち上がりからその後の進展の研究をしてきた。現在はさらに進んで国際・ビジネスの電子貿易が話題になっている。貿易業務は15世紀の西欧の大航海時代から歴史的な取引慣行があり、必然的にクロスボーダーで、なかなか各国の足並みが揃わず改善が反映されなかった。80年代から電子化は徐々に進み始めたがそれでも否定的な見解が大勢を占めていた。しかし90年代に入ってインターネットによる電子化の進展は、国際間の取引の電子化を一気に推し進めている。本稿はグローバル化の進む中で、貿易EDIの重要性について述べる。

伝統的な貿易取引にはいろいろの書類が決められている。ここではその多くの書類について検討する。

1. 外国為替書類 (Documents)

貿易取引は貨物が国と国との間を越えて取引される商行為である。当然、国が違えば通貨が違うし、言葉が違う場合が多い。国ごとに取引に係わる法律が異なり、国の

定める関税も違う。さらに言えば文化が異なるし伝統が異なるし宗教が異なる。このような関係にあっても貿易が発生してくるのは、人々の生活を豊かにする商品が外国にあり人々は是非取得したいと考える。この逆は、自国の商品を外国の人が取得したいと考える場合である。

貿易においては同一国でないことや不測の事態に対応すること、状況の変化が発生する事など特別な状況が発生するので慣習がある。例えば、物資は主に船や自動車等によって運搬されるが、運搬に係わる料金や荷役については貿易会社や運送会社や通関会社によって取決めがなされている。この場合物資の明細を記載する書類が定型化されて、そうした書類を提出することで合意して進められる。いろいろの手続きを示した文書を交換して処理していく。文書であるために世界共通の理解を必要とするために、英語で書かれる場合が多い。こうして必要になった文書が外国為替に係わるドキュメントでありその種類は数十にのぼるといわれる。一般的には政府関連の許認可事項と銀行の発行する取消不能信用状や船荷証券等から始まる一連の書類を概観してみよう。

輸出申告書 (Export Declaration)

輸出は原則として船積み時の税関の許可さえうければよくなった。関連する法律は

輸出管理令である。輸出通関前に政府に輸出申告書を取りつけておかななくてはならない例外的品目は、取引規制のある取引秩序物資、戦略物資等の政府の指定商品、繊維、皮革を原料とする逆委託加工などの特殊契約による輸出、特殊決済方法で決済する輸出等である。

輸入承認証(IL: Import Licence)

原則禁止の時代に比較すると輸入する場合の非自由化品目は66品目と減少したが、該当する品目を輸入する場合には輸入数量の割当を受けるために申告する。輸入公表に基づき通産省に輸入割当申請書を提出して輸入割当証明書の交付を受けた後に輸入承認書を為替銀行から発行して貰う。原産地または船積地域に係わる承認品目、特殊な決済方法または勘定の貸借記録により決済する場合も、政府の事前許可を受けた後でないと為替銀行に輸入承認申請を行えない。

銀行の信用状(L/C: Letter of Credit)

契約書に基づいて輸入者が銀行に発行を依頼する保証状で輸出者の銀行を経由して真正さを確認しながら届けられる。取引の条件が記載されており、条件に合致した貿易の書類取引であれば銀行は買い取りを行う。発行者の記載、受益者(輸出者が多い)の記載、通貨建ての記載、貨物の受渡し場所、建値やもしもの場合に備える保険等の付帯費用にかかわるインコタームズ(Incoterms)の記載等があり、信用状の条件の合致の確認は簡単ではない。銀行は輸出入者に代わって、コルレス契約やデポジット契約等で外国為替で通貨の決済では通貨の交換をして輸入者から受領し輸出者に入金する。

手形(Bill of Exchange, Promissory Note)

貿易の為替手形は取立手形であり、2通

がセットになった組手形である。これは郵送中の紛失や遅延による障害を防ぐため、正本と副本とでそれ以外の書類もすべてこの手形に添付する慣例であり2通以上である。片方で支払いが済めばもう一方は支払わない記載が双方の手形にある。手形には、番号、手形金額(契約の通貨建て)、振出地・振出日、手形期限、手形金受取人(通常輸出者の買取銀行)、手形金額、輸入者名、名宛人(輸入者又は銀行)、振出人(輸出者)等を記入する。振出日は有効期限や呈示期間内でなければならないし、信用状の条件に従って記入しなくてはならない。

船荷証券(B/L: Bill of Lading)

船積みした貨物を代表する流通証券で裏書(Endorsement)によって譲渡が可能で流通しているのは指図人式船荷証券のOrder B/Lである。船主等が本船側で貨物を受け取ったことを証する輸出貨物の受領証であり、揚地においては引換えに貨物を荷受人に引き渡す運送品の請求権利証券である。形態を変えて記名式船荷証券(Straight B/L)、船積船荷証券(Shipped B/L)、受取船荷証券(Received B/L)、無故障船荷証券(Clean B/L)、故障付船荷証券(Foul B/L)、時期経過船荷証券(Stale B/L)等いろいろに分類される。記名式船荷証券では裏書き譲渡をできなくするもので流通性がないが、必要となれば船会社のOn Board Notationで譲渡可能に代える場合が多い。

商業送り状(Invoice)

手形振出人が依頼人宛てに発行するもので、品名、数量、単価、合計金額、船積港、陸揚港、等信用状に指示どおりに作成する。船名、積出日、荷印、契約番号等の記述が他の書類の記載と不一致(Discrepancy)がない事が求められる。

包装明細書(Packing List)

商業送り状の補足のために作られる場合が多い。注文番号、荷印、各梱包の箱番号、各箱ごとの内容明細、正味重量、総重量、などが記載される。買い主や税関が集荷を照合する場合に使われ、船積書類の中には必ず同封が求められる。

保険証券(Insurance Policy)

証券の種類、付保条件、担保危険の範囲、付保金額、その他信用状の条件通りになっていることが必要である。付保金額は通常CIF価格の110%で信用状と同一通貨建てである。船名、貨物表示、運行情程など船荷証券と厳密に一致が必要である。積出日または発送日、複合運送の場合は受取日から発効していることが必要である。譲渡裏書きでは白地裏書きの要求のある信用状が多い。証券には発行者のサインがあるか必ず確認することが必要である。

領事証明付送り状(Consular Invoice)

輸出地に駐在する輸入国領事の証明や特別の送り状が求められる。これは輸入貨物の課税価格を決定し、ダンピングを防止するために必要とするものである。その形態は国によって異なり所定の書式に査証料を添えて領事館に提出して査証を受ける。

原産地証明書(Certificate of Origin)

対象となる貨物が確かにその国で生産されたことを証明する公文書である。通常は輸出地に駐在する輸入国の領事館が発行するが、市場により輸出国の商工会議所が発行を代行する場合もある。もともとは協定税率の適用を受けるためのものであったが、輸入国のダンピング防止や為替管理にも必要な事態が発生した。

その他の書類

税関用送状(Special Customs Invoice) 検

査証明書(Inspection Certificate)、包装明細書で発行機関や通数を一致させること(Packing List)、船積指図書(Shipping Order)、船腹申込および確約書(Booking Note)、本船受取証(Mate's Receipt)、容積重量証明書(Certificate and list of measurement and/or Weight)、未着船荷証券に対する保証状(Letter of Guarantee)、荷渡指図書(Delivery Order)、ポートノート(Boat Note)、海難報告書(Certified True Copy Marine Note of Protest)等がある。これらは必要な場所で、必要な時間に、必要な通数を正確に記載して提出しなければ貨物の移動に遅延や支障が生じる。

到着すると書類でArrival Notice A/N、船が出るとこれらを総称した書類はShipping Documentsとなる。船の積荷の全体をとらえるのに使われる種々の書類をまとめてManifestoという。本船で貨物を積載するとDock Receiptが出されてそれがB/Lのもとになっていく。コンテナ船ではコンテナ・メッセージが出される。これらが港や政府関連や銀行等にタイムリーに正確に出されることが求められる。そうでないと追加コストが加算され、問題を発生させていく。

2. 金融情報システムのスイフト

EDIはElectronics Data Interchangeの略で電子的データ交換と訳され、電子文書で複雑な文書を代用できないかを模索することである。専門用語を統一し、略語を統一し取引当事者の理解をひとつにして合理化を図ることが目的である。

外国取引にかかわる情報システムでコンピュータ化で最も先行した機関はスイフト(SWIFT: Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications s.c.)である。

ベルギーに本部をおく非営利の協同組合で1973年に欧米15カ国から239の銀行が参加して設立された。現在は世界の金融機関の国際取引のほとんどがこのネットワークを利用しており現在のユーザの金融機関は6千を超える。立ち上がりのビジョンは次のとおりである。

- ・ 1日24時間、年中無休かつ世界中で利用可能であること
- ・ 標準化された手続きを基礎としていること
- ・ 処理が迅速であること
- ・ 安全であること

スイフト・メッセージにはシステム、顧客送金、銀行間付替、外国為替、貸付/預金、デリバティブズ、取立、有価証券、シンジケーション、信用状・保証、トラベラーズ・チェック、支払い、キャッシュ・マネジメント、顧客状況等として利用されている。最初の章で述べた外国為替書類の信用状・保証や外国為替、取立などがSWIFTを經由して電子的に伝達されている。

3. EUの電子式譲渡可能船荷証券への挑戦

スイフトは4年の期間を費やして1977年に稼働した。1980年代になるとますます産業のコンピュータ化が進展し、一方で荷役の時間短縮を可能にした輸送貨物のコンテナ化が進んでいった。このような状況から当然のことながら外国為替書類の電子化を推進する動きが出てきた。1983年に万国海法会(Comité Maritime International)で船荷証券の電子化の研究が取り上げられた。

ここで問題となったのは、書類である船荷証券の権利を移転できる譲渡可能な権原

証券の扱いである。つまり貨物代金の支払いを行えば貨物は裏書き譲渡して第三者に権利移転できることであった。それが電子文書になった場合に同様の手続きで済むかどうか。この議論は1990年のCMIの国際会議で「電子式船荷証券のためのCMI規則」というかたちで自主ルールで採択された。同時に「会場運送状に関するCMI統一規則」も簡素化されて採択された。しかし船荷証券に関する権利問題は簡単ではなく、一部のハウスビル(親会社・子会社間の取引)に適用されるに止まった。

1992年はEUの市場統合を目指した年であった。EUの問題のひとつに多くの国の間でかわされる取引書類の煩雑さがあった。この中で外国取引書類の問題がとりあげられ、1994年にEUでボレロ(Bolero: Bill of Lading for Europe)のモデル実験が行われることになった。結局この実験は有効であるとの結論で最終報告書がまとめられた。しかしその実現は困難であるというものであった。ここに登場したのがスイフトであった。そのスイフトはしかし銀行を中心とした協同組合であるため、海運会社や港湾会社の相互保険組織であるT. T. Club(Through Transport Club)をパートナーにした。電子商取引であるECの実証実験として船会社、銀行、輸出入の貿易当事者が法的調査と技術的な調査を行った。1998年には商用化に向けての実験を終え、1999年には実際のサービスが始まりつつある。

4. 進む貿易EDIのボレロ

日本の貿易と電子化

日本の貿易はどのように伸びたのかについて金額で比較すると、円やドルやインフ

表1 万国海法会(CMI)の取組

年	摘 要
1983	ヴェネティア・コロキウム 国際的な統一規則の検討をなすべきことを提議
1983	16回総会 ヴェネティア・コロキウム ワーキンググループの設置が決定
1984	中間報告書および海上運送状に関する統一規則草案を作成し配付
1984	各国海法会宛ての質問状配付 日本を含む11の海法会から回答
1985	18回総会 リスボン 海上運送状に関する国際小委員会の設置が決定
1986	国際小委員会(会長ロイド)は各国海法会に質問書を配付 日本を含む23の海法会から回答 回答にもとづいて報告書を起草し、文書で各国海法会に配付
1987	UN/EDIFACT「行政、商業および輸送についての電子的データ交換のための国際連合規則」国連ヨーロッパ経済委員会で採択したシンタックスルール UNCID「遠隔伝送による取引データの交換のための統一行為規範」国際商工会議所が採択
	1回国際小委員会 ロンドン 「CMI規則」のかたちで各国海法会に配付(第一草案) ムーア弁護士の作業部会が起草した「電子式の船荷証券、運送状その他の運送書類に関する統一規則」も各国海法会に配付
	2回国際小委員会 ロンドン 第一草案につき異論が続出、ムーア弁護士の作業部会は経過報告 ロイド委員長は「海上運送状その他これに類似する書類に取り込まれることを目的とするCMI規則」第二草案を各国海法会に配付
1988	新しい国際小委員会 ランバーグ教授が委員長
1989	「運送中の物品に対する権利の電子的移転」と題するレポート配付 ロンドン 規則の基本的方向が決定
1990	34回国際会議 パリ 「電子式船荷証券のためのCMI規則」が採択(条約案ではなく関係者がその規則に従い取引をなす旨を合意した場合に適用される自主ルールの形式) 「海上運送状その他これに類似する書類に取り込まれることを目的とするCMI規則」は「海上運送状に関するCMI統一規則」と簡素化

出典：旬刊経理情報 859 99/8/1 P28

レーション率や為替交換レート等で調整が必要になりよく分からないことが多い。そ

こで貨物の重さのトンでみると分析に便利な場合もある。

表2 わが国の輸出入貨物トン量

単位千トン		
年度	輸出	輸入
1960	14,730	95,089
1965	23,276	202,642
1970	42,153	457,121
1975	72,358	553,123
1980	83,577	607,971
1985	92,913	603,208
1990	85,883	714,523
1995	117,910	777,590
1997	119,330	787,994

(資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

輸出の97/60は8.1であり輸入の97/60は8.3である。つまり重量ベースで見ると37年で8倍以上の伸びとなっている。こうした増加に対して日本の税関は航空輸送に対してNACCS(Nippon Air Clearance System)を設置して通関業務を電子化したのが1973年である。航空貨物は付加価値の高い商品が多く輸送のスピードはもちろんのこと、通関に手間取っては輸送の速さが意味をなさなくなる。

ところが海上輸送も定期船はコンテナ化が進み、船が高速化されやはり時間との勝負になった。コンテナ輸送発展の第一段階は1966～1973で、この時期に北大西洋航路、太平洋航路、大洋州航路等が開始された。第二段階は1976～1981で、中東やカリブ海、アジア諸国での輸送が拡大した。その後の発展はシーアンドエア等国際複合一貫輸送となり、コンテナ船の一層の拡大があった。一方、コンテナの定期船によらない従来型の不定期船も高速化され大量輸送はその傾向をより深めた。1980年代後

半からアジア諸国を中心とした大型コンテナ船の拡大は大変な輸送量の拡大をもたらした。ハブ港といわれるシンガポールや香港は12百万(TEU: Twenty Equivalent Unit)以上の輸送を誇る時代が到来した。日本はほとんど増加をみないで最大の神戸港でも2百万TEU程度である。その背景にはアジア諸国のハブ港を確保するための港湾サービスや税関サービスの貢献が大きい。

急速にグローバル化したアジアの海上輸送に対して、日本は1991年にNACCSをNippon Automated Cargo Clearance System Operations Organizationの通関情報処理センターとしてスタートした。これ以降、Sea-NACCSとかAir-NACCSと呼ばれたが、EDIFACTの標準に改められたのは1999年になってからである。

電子商取引実証推進協議会(EC推進協議会)の試み

EC推進協議会は通産省のよびかけで企業が集まり96年に設立された。アメリカで進んでいく電子商取引の波に遅れまいとしたことが原因である。その目的とするところは電子商取引の推進のために、民間企業が集まっているいろいろのモデル実験を行い実際のビジネスに結びつけていくこととしている。ももとのCALCの研究会の延長でできた商取引の企業の集まりである。実証実験や共同技術開発などがプロジェクトとして組まれてきた。このEC推進協議会で実験のひとつとして貿易・金融の電子化検討開始がなされたのが98年のことである。このプロジェクトは11年に終わりEDENプロジェクトと名づけられた。しかし日本やアジアという地域限定のプロジェクトでは前進しないこともありその後Trade EDIと名前を変え方向も変えて取り組まれている。

ボレロの進展

98年8月には貿易専用の世界通信網としてのスイフトがボレロに参加することにより、金融機関や船舶会社、多国籍企業など1万社がボレロ・プロジェクトに参加する記事が日本で報道された。その後もフィージビリティ・スタディの実用化試験を終えて、99年9月にはボレロの日本での活動のための法人の設立が報じられている。

このように世界標準で稼働しているボレロは基本的に民間主導であり、政府の入っ

てくる余地がない。なぜならば多くの国々が参画して貿易取引を改善していくなかで特定の国だけが入るのは不可能である。必然的に日本の貿易電子商取引も民間主導で活動を開始していくかたちにならざるをえない。その場合商社や銀行や船会社を中心となっていくことは間違いないが、21世紀を迎えつつある日本にとって、次第に都市から地方に、大手から中小企業に普及して全体のレベルをアップすることが極めて重要となった。

参考文献

1. 電子式船荷証券のためのCMI規則について 江頭憲治郎 日本海法会誌 'No89.
2. 電子取引 CALSとEC 佐原寛二他 経営情報学会 '96 秋季全国大会予稿集 113～117.
3. 船荷証券の危機 佐原寛二 中央経済社 旬刊・経理情報 859 '98.
4. 変革する金融情報システムの電子化 佐原寛二 中央経済社 旬刊・経理情報 864 '98.
5. SWIFT(スイフト)とは何か 西村昌司 中央経済社 旬刊・経理情報 864 '98.
6. クロスボーダー取引を支えるBOLERO(ボレロ) 福重良文 中央経済社 旬刊・経理情報 864 '98.
7. 貿易手続電子化システム構築に向けての課題 西田哲也 中央経済社 旬刊・経理情報 864 '98.
8. 国際流通を促す標準化と電子化 佐原寛二 経営情報学会 '98 春季全国大会予稿集 53～57.
9. 国際流通の電子化革新 佐原寛二 中央経済社 '98.
10. 国際取引と電子決済 八尾晃 東京経済情報出版 '97.
11. 豊橋創造大学紀要 情報発信モノグラフシリーズ1 電子商取引への動きとBoleroへの対応 '99 福重良文.