

## 国際貨物の輸送形態と船荷証券に関する考察

(一社) 東京都中小企業診断士協会城西支部顧問

国際化コンサルティング研究会アドバイザー

著者 田口研介

はじめに

小職は 1953 年に総合商社に入社、外国為替課勤務を経てパルプ紙本部に転出、輸出入の貿易実務や海外法人の代表職を含め 26 年間の勤務を経て、ノルウエー船舶運航会社の在日法人に転職、5 年間、総支配人職を務めた。同社は 45,000 トン級の紙パルプ専用船 10~15 隻を擁し、カナダのバンクーバーで米国産やカナダ産の製紙用パルプを満載して、欧州圏の主要港及び横浜港と神戸港に荷揚する等、グローバル市場向けの船舶運航会社であった。小論は当時の業務経験を想起するとともに、近代的な輸送形態ならびに船荷証券の役割を重点的に考察した次第である。

### I. 国際貨物の輸送形態

#### 1. 海上輸送

グローバル市場に向けて貨物の海上輸送に従事する船会社の事業形態として、予め貨物の積込港と荷卸港を決めて自社船により運航する定期船 (Liner) と他社船の船主と傭船契約を締結して、不定期の日程で運行する不定期船 (Tramper) とがある。定期船は通常、梱包貨物を積載するが多いが、不定期船は木材チップや金属スクラップ等のバラ荷を積載して運航している。一方、コンテナ積による海上輸送も急増しつつあり、日曜雑貨や家電製品等を一個のコンテナに満載する FCL 扱 (Full Container Load) と 1 個のコンテナに満たない小口の LCL 扱 (Less than Container Load) とがある。LCL 扱では混載業者 (Forwarder) が小口貨物の集荷、仕分、保管、通関の業務を一手に引受け、本船の仕向港別に小口貨物を 1 本のコンテナに纏め込んで輸送手配をしてくれている。

#### 2. 航空輸送

航空輸送の場合、バラ積、パレット積、コンテナ積の輸送方法があり、航空会社に貨物輸送を直接申し込む場合と専門の代理店に混載貨物として輸送を申し込む場合とがある。

#### 3. 国際複合一貫輸送

国際複合一貫輸送（International Multimodal Transport）とは、同一の運送人が2つ以上の異なる輸送手段を使って、貨物の引受から引渡まで一貫運送する形態である。2つ以上の輸送手段としては海陸空陸、海空の組合せがある。海上では船舶輸送、陸上では鉄道と道路輸送によるが、夫々に空輸を組合わせている。広範に利用される複合輸送形態では海上コンテナを利用した「海陸」の複合一貫輸送があり、日本から米国向けの輸出貨物を西海岸で陸揚げして内陸部まで鉄道等で輸送する場合を代表例とされる。また航空と陸上輸送の組合せや、海上と航空輸送を組合せるシーアンドエア輸送がある。海上と陸上の国際複合輸送に従事する複合運送人（Multimodal Transport Operator）としては、船舶を運航する船会社と船舶を運航しない NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier）が該当するが、これらの運送業者は Multimodal Transport Bill of Lading または Sea Waybill を発行し国際複合一貫輸送に従事している。

「空海」による複合輸送は主に NVOCC が従事しており、「空陸」複合輸送は航空貨物を取扱うフォワーダーが従事している。なお、空海の複合運送契約書は複合運送人毎に Air Waybill と Sea Waybill を発行するか、一本化して Multimodal Transport Bill of lading を発行している。国際複合一貫輸送の運送人は船会社、道路運送業者、鉄道、航空会社を下請運送人とする場合が多い。「海陸」による国際複合一貫輸送を船会社が行う場合、海上輸送は船会社自身が行うことになる。なお、複合運送契約書類を発行した複合運送人は夫々の運送約款に基づき荷主に対し運送責任を負うが、複合運送契約書類の約款ではネットワーク・システムによる責任原則を採用している。即ち、複合一貫輸送人が複合輸送の全区間について責任を負わないで、陸、海、空の輸送区間の輸送を担当する下請運送人の運送約款に基づき夫々の国内法や国際条約に準拠した運送責任を負うことになっている。つまり、全輸送区間共通の責任原則ではなく、複合輸送を構成する輸送機関毎の下請運送人の運送約款及びそれらを制約する適用法規に準拠する義務を負うので、荷主にとっては非常に難解なシステムといえる。このネットワーク・システムにおいて下請運送人が複合運送人に対して負う運送責任と複合運送人が荷主に対して負う運送責任との乖離が生じることを防いでいることを認識すべきである。なお、海上輸送や航空輸送後の鉄道やトラック等の輸送機関を組み合わせ、貨物運送契約を一本化する取扱業者を（Non Vessel Operating Common Carrier）と称する。

## II. 船荷証券に関する考察

### 1. 船荷証券の基本的機能

船積書類の中で最重要書類として取扱われる船荷証券の基本的機能を挙げると下記の通りである。

- ①船積地で運送人（船会社）が貨物を引き受けたことを証する「受領証」である。
- ②運送人と荷主との間の運送契約の証拠になる「運送契約書」である
- ③荷卸し地で運送人へ貨物の引渡請求することができる「貨物引換証」であり「権利証券」である。
- ④裏書により貨物を転売することができる「流通証券」である。





DIA INTERNATIONAL TRAFFIC CO., LTD.

Name

MITSUBISHI CORPORATION

BL No.  
A2W-8147COMBINED TRANSPORT  
BILL OF LADING

Consignee

MITSUBISHI INTERNATIONAL CORPORATION  
CHICAGO BRANCH  
SUITE 3900, JOHN HANCOCK CENTER,  
875 NORTH MICHIGAN AVENUE, CHICAGO,  
ILLINOIS 60611, U.S.A.MITSUBISHI INTERNATIONAL CORPORATION  
CHICAGO BRANCH  
SUITE 3900, JOHN HANCOCK CENTER,  
875 NORTH MICHIGAN AVENUE, CHICAGO,  
ILLINOIS 60611, U.S.A.

Place of Receipt

TOKYO, JY

Place of Delivery

CHICAGO, CY

Port of Loading

TOKYO, JAPAN

Port of Discharge

SEATTLE, U.S.A.

Ocean Vessel

HANJIU SEATTLE

Voy. No.

043E

Date of Issue of Bill of Lading

OCT. 24, 1996

By

S. Q. L.

Marks &amp; Numbers

(40') NJCU 6004783  
BJS 1388361

No. and Kind of Packages, Packages or Units

\*SHIPPER'S LOAD & COUNT\*  
\*SAID TO CONTAIN\*6A-7079  
A.C.I.  
HL830/CHPL830  
P/D NO. 30372  
C/NO. 1-5  
MADE IN JAPANCOPPER CLAD LAMINATE  
HL830 12/12 0.3X24"X18"  
(35664-80372)  
HL830 12/12 0.1X24"X18"  
(35663-80372)  
CHPL830(NPT) 0.1X24"X18"  
(34814-80372)  
CHPL830(NPT) 0.08X24"X18"  
(34813-80372)

3 CASES \*FREIGHT &amp; DOC PREPAID\*

ONE (1) CONTAINER ONLY.-

Gross Weight

KGS

KGS

2,785

6,040



FREIGHT &amp; CHARGES

Invoice Total

Freight

Freight

Collect

\*FREIGHT AS ARRANGED\*

Number of Original Bills

THREE (3)

Place of Receipt

TOKYO, JAPAN

By

or

Place of Delivery

TOKYO, JAPAN

FOR PRESENTMENT OF BILLS PLEASE APPLY TO:

MITSUBISHI CORP., CHICAGO  
650 SUPREMACY DRIVE, BENSenville, IL  
60106-3812  
ATTN: MR. K. SATOH  
TEL : 630 (350) 1880  
FAX : 630 (350) 2878Date  
OCT. 24, 1996DIA INTERNATIONAL TRAFFIC CO., LTD.  
As Carrier

S. Q. L. 2/3

Terms and conditions of this Bill of Lading governed by the back hereof



### 3. 発行された船荷証券の流れ図

#### (1) 信用状決済でない場合

##### ▼ 船荷証券 (B/L) の流れ



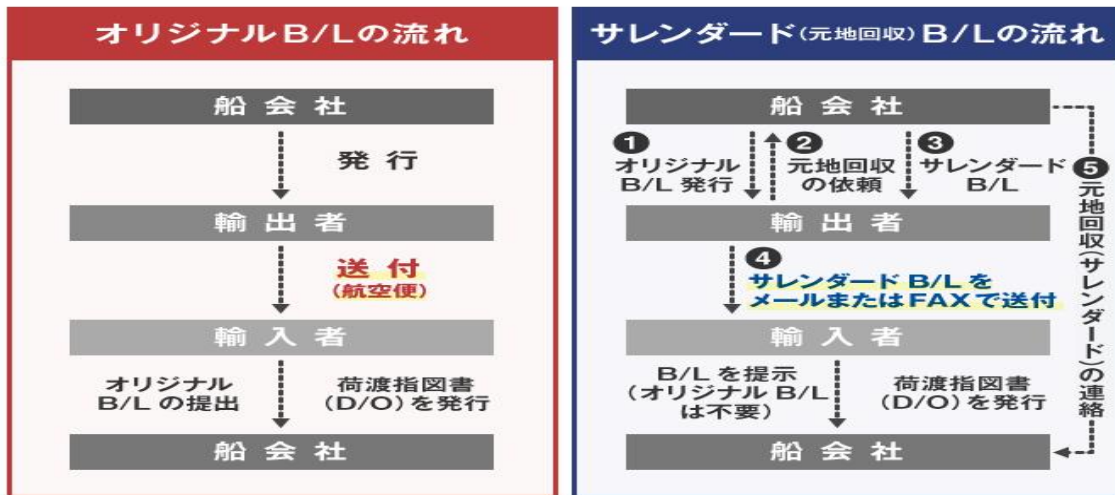
#### (2) 信用状決済の場合

約定貨物の船積が完了すると、荷送人（輸出者）は、船会社が発行した船荷証券の原本を受け取り他の船積書類（商業送り状、梱包明細書、原産地証明書等）及び荷受人（輸入者または信用状発行銀行）宛に振出した荷為替手形並びに荷受人の取引銀行が発行した信用状の原本を取り揃えて輸出地の取引銀行に為替手形額面の買取り申請を行うことになる。同銀行は信用状の記載条項に準拠して船積書類が作成されていることを確認して、予約為替相場または直物為替相場を適用して円貨換算を行い、輸出代金の代理支払（輸出地の取引銀行にとっては輸出代金の代理支払となる）を行うことになる。次に代理支払銀行は買取った荷為替手形と船積書類を輸入者の取引銀行、即ち、信用状発行銀行宛に送付する。信用状発行銀行は同銀行が開設した信用状条件と船積書類作成上の不備の有無を点検した結果、全く不備が無く、かつ輸入者が為替手形の金額を現金払いするか、あるいは、支払猶予期間を認めた信用状決済の場合では当該指定期日に現金支払を行う旨の支払引受の手続を済ませて船荷証券を含む船積書類を受領し、船荷証券の原本を現地の発行船会社に提出して貨物を受け取ることになる。

#### (3) 元地回収による船荷証券の場合

元地回収の船荷証券（Surrender B/L）発行の目的は有価証券である船荷証券の盗難・紛失・配送遅延等のリスクを回避するため、輸出地の船会社から受取った船荷証券の原本を一旦船会社に返却することにより、船荷証券の原本が無くても輸入地で輸入者が貨物を受取る仕組のことである。その場合、船荷証券面に” SURRENDER” のスタンプが押される。航海日数の短いアジア航路では船

荷証券の原本より本船の貨物の方が早く到着するが多いため、荷受人(Consignee)の輸入者はB/L原本の到着を待たないで、Surrender B/Lを使って貨物を引き取ることになる。しかし、信用状決済の場合は、買取銀行から貨物の物的担保権として船荷証券の原本の提出を要求されるので、Surrender B/Lは使えない。使えるのは日本本社と現地法人間の貿易取引等に限定される。



#### 4. 船荷証券と航空貨物運送上の相違点

船荷証券は権利証券であるため、実務的には同証券を受け取った輸入者は貨物の引渡し請求権を受け取ったことになる。それが指図式の場合は流通証券となり、所持人が裏書することにより航海中に貨物を転売することができる。運送人は船荷証券の所持人に貨物を引き渡す義務を負い、貨物と引き換えに船荷証券を回収しなければならない。最近、コンテナ船の高速化等により船積書類より貨物の方が早く到着する場合があるが、船荷証券がなければ貨物を引き取ることができないので、保証状 (Letter of Guarantee) を会社に差し入れて引き取る方法が慣例的に行われている。通常、船会社所定の様式に受取人と銀行が連署して保証状が発行され、船荷証券が到着後、船会社に提出して保証状を解除している。

一方、航空貨物運送状 (Air Waybill) の機能は、運送人による輸送貨物の受取証である点と運送契約の証拠になる運送契約書である点では船荷証券と同様であるが、貨物の引換証であり権利証券である点と裏書きにより転売可能な流通証券である点では船荷証券と異なる。このように航空貨物運送状は荷送人から荷受人宛ての貨物運送通知書であって、記名式なので裏書譲渡性が無い。このため荷受人は運送人 (航空会社、航空貨物の代理店等) に荷受人であることを証明すれば、運送状の原本を運送人に提示しなくても貨物を引き取ることができる。さらに、運送状を紛失した場合でも、船荷証券のような煩雑な手続は不要であり、保証状の提出だけで済む。従って航空貨物は海上貨物と比べて運送期間が短く、早期に貨物を引き取れるので、流通証券の機能を持たない方が合理的である。

航空貨物運送状の短所としては船荷証券のような担保拘束力がなく、荷為替手形の担保にはならない点である。そのため売主と買主は信頼関係の重視を前提に、代金決済は送金または信用状の無い取立手形 (Bill of Correction, B/C) で行われている。ただし、信用状の中で "Air Waybill Acceptable"

の条項を挿入すれば、荷為替の取り組みが可能になる。なお、信用状取引による航空貨物の売買代金の受領を確実にしたい場合は、運送状の荷受人（Consignee）を仕向地の銀行宛にすれば、貨物は銀行の占有下におかれ、荷受人は銀行に対し代金決済をしないと貨物を受け取れないことになる。

## 5. 船荷証券の種類と相違点について

### (1) 船積船荷証券と受取船荷証券の違い

証券の表面右上部に"Shipped on board the vessel"と表示された船荷証券を船積船荷証券 Shipped B/L と称し、"Received by the Carrier from the shipper"と表示された船荷証券を受取船荷証券 Received B/L) と称する。前者は貨物の船積完了が確認されて発行されるが、コンテナ船積では、貨物はコンテナ・ヤード (CY) またはコンテナ・フレート・ステーション (CFS) で受渡されるので、受取船荷証券が発行される。信用状取引では買取銀行は船積船荷証券でないと買取に応じないので、受取船荷証券の場合は日付入りの"On Board Notation" (船積証明または積込付記) を証券面に追記することにより、船積船荷証券としての取扱いが可能となり、買取銀行は買取りに応じる。信用状統一規則でも受取船荷証券に積込付記をすることにより受理されるべきであると規定している (UCP600 第 20 条 a.ii)。さらに双方の船荷証券の関連について、国際海上物品運送法第 7 条第 2 項では「船積前においても、受取船荷証券を交付することができること及び船積船荷証券の交付の請求があった場合は、受取船荷証券に船積があった旨が明記され、船会社側の署名または記名と押印があれば、船積船荷証券に換えることができる」と規定している。

### (2) 指図式船荷証券と記名式船荷証券の違い

船荷証券は裏書により貨物の所有権を移転させることができる。船荷証券の荷受人 (Consignee) 欄の相違により指図式船荷証券と記名式船荷証券に区分される。指図式船荷証券では、荷受人欄に "To Order" と記載され、Shipper である輸出者が最初の荷受人と見做され、輸出者の裏書署名により譲渡性が発生する。記名式船荷証券では、荷受人欄に "To Order Of . . ." と記載され、". . ." の個所に記載された当事者が荷受人と見做され、当該荷受人の裏書署名により譲渡性が生じる。通常、記名式の証券では輸入者か輸入者側の銀行になることが多い。指図式も記名式も船荷証券は荷主である輸出者に発行されるので、輸出者は荷受人に輸入通関に必要な送り状、梱包明細書、船荷証券の写しを送付する必要がある。また本船が輸出港から出航後、直ちに本船の仕向港の到着予定日等を貨物到着通知書 (Arrival Notice) の形式により荷受人の輸入者宛て送付する必要がある。

### (3) 船荷証券と航空貨物運送状 (Air Waybill) の違い

船荷証券は権利証券のため、証券を受け取った輸入者は貨物の引渡し請求権を受け取ったことになる。船荷証券が指図式の場合は流通証券となり、所持人が裏書することにより航海中に貨物を転売



することもできる。運送人は船荷証券の所持人に貨物を引き渡す義務を負い、貨物と引き換えに船荷証券を回収しなければならない。最近、コンテナ船の高速化等により船積書類より貨物の方が早く到着する場合があるが、船荷証券がなければ貨物の引き取りができないので、船荷証券の代わりに保証状（Letter of Guarantee）を船会社に差し入れて引き取る方法が行われている。通常、船会社所定の様式に受取人と銀行が連署して保証状が発行され、後日、船荷証券が到着すれば、船会社に提出して保証状を解除することができる。航空貨物運送状は本来、荷送人から荷受人への貨物運送通知書を意味する。また、記名式であるため譲渡可能性が無い。このため荷受人は運送人（航空会社、航空貨物代理店等）に対して荷受人であることを証明すれば、運送状原本を運送人へ提出しなくとも貨物の引き取りが可能である。また航空貨物運送状を紛失した場合も、船荷証券のような煩雑な手続は不要なので、保証状による貨物引き渡しを行う等の手続も不要である。航空貨物は海上貨物と比較して運送期間が短く、貨物の取り扱いを迅速に処理するために流通証券性を持たせない方が合理的であるという考え方に拠っている。

航空貨物運送状の短所は、船荷証券のように担保力が無いので荷為替手形の担保にはならない。そのため、売主と買主は十分な信頼関係を前提とするとともに、決済は送金ベースや信用状無しの取立手形（Bill of Correction、B/C）により行われる。ただし、信用状で"Air Waybill Acceptable"の条項が入れば荷為替手形の取り組みが可能になる。また、信用状取引の際に航空貨物における売買料金の受け取りを確実にしたい場合は、運送状の荷受人（Consignee）を仕向地銀行宛にすれば、貨物は銀行の占有下にあるため荷受人は銀行に対し代金決済を行わなければ貨物を受け取ることはできない。

#### （4）Ocean B/L と House B/L の違い

船を所有する船会社または船会社から委託された船舶代理店が発行する船荷証券を Carriers BL と呼ばれるが、別に Ocean B/L と呼ばれることがある。さらに船を所有せずに船会社の船腹を借り受けて輸送するフォワーダー業者または NVOCC 業者（Non Vessel Operation Common Carrier）が発行する船荷証券を House B/L と呼ぶことがある。いずれも船荷証券としての性質や価値は同一である。Carriers B/L は Ocean B/L、Master B/L、1st Carrier B/L と呼ばれる。また House B/L も NVOCC B/L とか Forwarders B/L と呼ばれることがある。

近年、中国をはじめ新興国の旺盛な船腹需要に押され、傭船契約の締結による貨物の海上輸送が急速に拡大しており、超過期間について用船者は船主に対して滞船損害賠償金を支払わなければならない事例が多発していると聞く。従って、傭船契約の3分野、即ち、裸傭船・定期傭船・航海傭船の契約上の相違点と滞船料発生の問題点に関する知識の習得が別途、必要になってきている。

## 6. 船荷証券面の重要な条文解釈

(その一) Full set of clean on board ocean bill of lading made out to order and blank endorsed

(イ) Clean : 船荷証券には積荷の梱包状態が良好かつ過不足の無い状態 (Apparent good order and condition) で船積された場合に発行される無故障船荷証券 (Clean B/L) と梱包の破損や汚れ、個数不足等の欠陥を認めた Remarks 付きの故障付船荷証券 (Foul B/L) とがある。信用状取引では必須の条件として「Clean B/L」が要求され、Foul B/L では銀行は荷為替手形を買取ってくれない。そのため輸出者は船会社に賠償保証状 (Letter of Indemnity) を差入れ、無故障船荷証券に変更してもらうことになる。

(ロ) On board: 船会社がターミナルで貨物を受取った段階で発行される受取船荷証券 (Received B/L) と本船積込完了後に発行される船積船荷証券 (Shipped B/L) とがあるが、信用状取引では Shipped B/L の発行が絶対条件である。仮に Received B/L の場合、輸入者は輸出者に対し、賠償保証状を船会社に差入れさせるか、B/L の「On Board Notification 欄」に船積日と船会社責任者の署名を取得しておれば Shipped B/L と同等に取扱いが可能になる。

(ハ) Ocean bill of lading : 船荷証券には内航船荷証券 (Local B/L) と外航船荷証券 (Ocean B/L) とがあるが、信用状取引では国内航路の内航船荷証券は不適合とされ、外航船荷証券でないと銀行は買取ってくれない。

(ニ) Made out to order and blank endorsed : B/L の荷受人欄に荷送人が指図する指図式船荷証券と輸入者や輸入者側の取引銀行名が記入された記名式船荷証券とがある。

(その二) 重要な免責約款

Unknown : Contents, weights, measurement, quantity, quality, specifications, and value

Unknown : The Carrier will not be responsible for any damage, injury, or loss arising from

- (1) The act of god, rains, climatic effects etc.
- (2) Pirates, robbers, thieves.
- (3) War, warlike operation, or acts of enemies,
- (4) Rules ,regulations, by any countries,
- (5) Congestions of ports,
- (6) Latest defects, before or at the time of shipment,
- (7) Breakages leakages, or, loss of contents,
- (8) Insufficient packing
- (9) Risk of craft or hulk for lightning the ship, etc.