

V. 船会社から見た電子船荷証券に関わる課題

1. 電子船荷証券に関する問題

紙の船荷証券の電子化に関連する多くの論点に就いては、昨年度の報告書等で既にかなり触れましたので、今回は、以下の問題に的を絞って論じます。

- (1) 運送契約上の「荷主の義務」と荷受人ないし船荷証券所持人の立場。
- (2) 紙の船荷証券が無くなることに伴う荷渡の際の危険増大の可能性。
- (3) 電子船荷証券の「紙の船荷証券への変更」とその引渡しの際の危険増大の可能性。
- (4) 船荷証券以外の船社側書類の電子化。
- (5) 「荷渡指図書 = DELIVERY ORDER」に就いての考え方の整理。

1.1. 運送契約上の「荷主の義務」と荷受人ないし船荷証券所持人の立場：

従来、電子船荷証券に関連して、その移転に伴う運送人に対する運送契約上の「荷主の権利」や、物権の効力など「権利の移転」を中心に論じられて来ましたが、「運送契約に基づく荷主側の義務」の部分は余り省みられなかった様に思います。

船荷証券は、荷送人と運送人との間で締結される運送契約に基づいて発行されますが、この運送契約上の（荷送人の）「運送人に対する義務」に関して、荷受人ないし船荷証券所持人は、どのような立場に有るのでしょうか？

1.1.1. 日本法では：

日本法の下では、船荷証券とは、運送契約に基づく荷送人の権利（貨物引渡請求権など）を有価証券化したものであり、従って、船荷証券の移転に伴って移転されるのは、運送契約から生じる荷送人の権利のみであるとされています。

このような考え方の下では、船荷証券の移転に伴い、運送契約上の義務が、荷受人や船荷証券所持人に移転することは有りません。

従って、この様な法制の下では、船荷証券の移転に就いて論ずる際、運送契約上の義務に就いて気に掛ける必要は余り有りません。

ところが、この様な日本法の考え方は、必ずしも世界共通な考え方では有りません。

荷受人や船荷証券所持人が、恰も運送契約の当事者であるかの様に、運送契約上の義務を負うに到るとする法制も有るのです。

ですから、電子船荷証券を「紙の船荷証券の等価物」に相当するものにする為に、電子船荷証券関係者を拘束するメンバー間のルールを策定する場合、

「荷受人ないし船荷証券所持人の地位の問題」にも良く注意を払っておかないと、(意識して、その様な変化を受容するなら、兎も角、そうでないと) 知らぬ間に、出来上がったルールの考え方が、日本法下の考え方からかなり変質しているということも有りえるのでは無いでしょうか？

1.1.2. 英国法では：

例えば、英国の“Carriage of Goods by Sea Act 1992”では、日本法と全く異なる考え方をしている様です。(従って、英国法主導型で作成された BOLERO B/L 等に就いて、日本法下における考え方との差異は、無視出来ない重要な点かも知れません。)

同法の第2条及び第3条の一部を引用してみます。

第2条(1)

- (a) the lawful holder of a bill of lading;
- (b) the person who(.....)is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates it to be made by the carrier in accordance with that contract; or
- (c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order,

などの者が、

第3条(1)

- (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;
- (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods ; or
- (c) is a person who , at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any those goods,

という行為を行った場合、

that person shall(.....)become subject to the same liabilities under that contract as if he had a party to that contract.

とされており、且つ同第3条(3)で、

(3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party for shipment.

とされています。

つまり、荷受人や船荷証券所持人は、恰も自らが運送契約の当事者であるかの様に運送契約上の義務を負い、しかも、荷送人自身の運送契約上の義務も“重疊的に”残るとい
うのです。

1.1.3. 米国法では：

一方、米国法の下における船荷証券の荷受人の義務に就いての考え方も、

“The general rule is that where a consignee purchases merchandise from a seller and authorizes the seller to ship the goods, the seller as shipper or consignor is the consignee’s agent for the purpose of shipping.

The shipper or consignor is impliedly authorized to enter into the usual and customary transportation contract with the carrier , and the consignee is bound by such terms.”

という考え方をしている様で、荷受人が運送契約上の義務を負う余地があります。

1.1.4. 運送契約上の荷送人の義務とは：

では、荷主側が負う運送契約上の義務とは、どんなものが有るのでしょうか？

「国際海上物品運送法」に規定された義務、及び、通常、船荷証券約款に規定されている義務の例を、幾つか例を挙げて見ましょう。

(1) 「国際海上物品運送法」に明示された義務の例：

- ・貨物に関する通告の正確性担保義務

(参考条文)

8条(荷送人の通告)

「① 前条第一項(筆者注：運送品の種類)及び第二項(筆者注：運送品の容積 若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号)の事項は、その事項につき荷送人の書面による通告があったときは、その通告に従って記載しなければならない。

② 前項の規定は、同項の通告が正確でないと思すべき正当な理由がある場合及び同項の通告が正確であることを確認する適当な方法がない場合には、適用しない。運送品の記号について、運送品又はその容器若しくは包装に航海の終了の時まで判読に堪える表示がされていない場合も、また同様とする。

③ 荷送人は、運送人に対し、第一項の通告が正確であることを担保する。

・危険品による損害の賠償義務

(参考条文)

1 1 条 (危険品の処分)

② 前項の規定は、運送人の荷送人に対する損害賠償の請求を妨げない。

・貨物価額通知に関する(一種の)義務

(参考条文)

1 3 条 (責任の限度)

.....

⑥ 前項の場合において、荷送人が実価を著しくこえる価額を故意に通告したときは、運送人は、運送品に関する損害については、賠償の責を負わない。

⑦ 第五項の場合において、荷送人が実価より著しく低い価額を故意に通告したときは、その価額は、運送品に関する損害については、運送品の価額とみなす。

(2) 船荷証券記載に記載される"MERCHANT"の義務の例:

船荷証券に記載される荷主の義務の例を挙げると、例えば、
先ず、"MERCHANT"の定義を次の様に定め、

(Merchant の定義): "Merchant" includes the shipper, consignor, **consignee**, owner and receiver of Goods, and **the holder of this Bill of Lading**, and anyone acting on behalf of any such person, including but not limited to agents, servants, independent contractors and freight forwarders.

そして、"IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, **Merchant agrees to be bound by** all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, and the terms and conditions contained in Carrier's tariff, whether written, typed, stamped, or printed, **as fully as if signed by Merchant.....**"

と規定し、受荷主なども運送契約に拘束される旨を述べ、次いで、荷主側の義務として、

- ・ 運賃と諸掛の支払義務
- ・ 貨物明細の正確さの担保と損害填補の義務

- ・ 荷主が管理中の船社コンテナなどの機器の損害に関する損害填補義務
- ・ これらの機器に起因する物損・人身事故に関する責任・損害填補義務
- ・ **MERCHANT PACKED CONTAINER** に関し、**Stowage, Securing, Closing, Sealing** が安全かつ適正であることの担保・損害填補義務
- ・ 特殊貨物の **Proper preparation** と温度の設定の義務
- ・ 危険品の通告義務
- ・ 重量物に関する表示、**Proper lifting points** などの表示義務
- ・ 貨物の速やかな引き取り義務

などなどを規定しています。

1.1.5. 電子船荷証券に関するルール策定と荷送人ないし船荷証券所持人の立場：

上記の様な義務に就いて、(電子船荷証券の移転に伴い、)

- ・ 荷受人ないし船荷証券所持人が、これらの契約上の義務を引き受けることになるのか？
- ・ 荷送人のせいで生じた損害に就いても、荷受人や船荷証券所持人は責任を負うことになるのか？
- ・ The Hague Rules の Article IV, rule 3 の
 “The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault, or neglect of the shipper, his agents, or his servants.”

という規定などは如何に働くのか？

などなどの問題は、電子船荷証券ルール策定に際し、よく考えておくべき、極めて重要な問題なのでは無いでしょうか？

1.2 紙の船荷証券が無くなることに伴う荷渡の際の危険増大の可能性：

電子船荷証券の持つ、MIS-DELIVERY の危険性に関して、P&I CLUB¹からも、度々、注意喚起が行われています。

電子船荷証券は、電子的に引渡され、荷渡しの現場には物理的には存在しませんの

¹ 「P&I CLUB」： Protection and Indemnity Club の略。船主としての責任及び海上運送業者としての責任などのリスクを COVER する目的で結成された船主責任相互保険組合のこと。

で、実際に貨物の引渡を受けに来た者が、本当に電子船荷証券上の正当な貨物引渡請求権を有する者（又はその代理人）かどうかの確認に特段の注意を払う必要があるというのです。

MIS-DELIVERYの結果、運送人が真の権利者に対して、賠償責任を負うことになる事態を心配しての警告です。

1.2.1. 紙の船荷証券・荷渡指図書の場合：

紙の船荷証券が発行され、それが差し入れられて、それと交換に紙の荷渡指図書が発行され、又それと交換に貨物が引き渡される様な形態の下では、實際上、MIS-DELIVERYはまず発生しません。

何故なら、

(a) 船荷証券と「指図債権の債務者の保護」の制度：

紙の船荷証券が差し入れられ、交換に紙の荷渡指図書を交付される場合、当該船荷証券を持ち込んだ者が、真の権利者であるか否かに就いて確認を要することになりますが、この場合、「指図債権の債務者の保護」の制度が働き、この確認は、實際上、裏書の連続性の確認さえすれば済むことになります。

(参考条文)

民法470条

「指図債権の債務者は、その証書の所持人及びその署名、捺印の真偽を調査する権利を有するもその義務を負うことなし。

但、債務者に悪意又は重大なる過失あるときはその弁済は無効とす。」

(b) 次に、紙の荷渡指図書と交換に貨物が引き渡される際にも、荷渡指図書を持ち込んだ者が、実際の権利者か否かという問題が存在しますが、荷渡指図書は、「免責証券」²とされていますので、ここでもMIS-DELIVERYに伴う運送人の責任という問題はまず発生しません。

この様な「債務者（運送人）保護の制度」により、運送人は、大量の貨物を迅速に処理することが可能となっています。

² 「免責証券」：債務者が証券の所持人に弁済すれば、所持人が正当な権利者でない場合でも、悪意或いは重大な過失が無い限り、債務を免れる効力のある証券のこと。例えば、下足札、鉄道手荷物引換証、銀行預金証券、本船受取証などがその例です。特定人間の債権債務関係に関する証拠証券に、債務者の利益のために免責力を認めたものであり、権利を表章するものではないから、有価証券ではなく、従って、免責証券の譲渡ということは考えられず、又、所持人が権利者と推定されるのではないから、証券を所持しているからといって、当然に弁済を請求できるわけではないとされています。但し、多くの有価証券は、同時に、免責証券でもあります。

1.2.2. 電子船荷証券の場合の荷渡し：

上記の様な紙の船荷証券の場合に対し、電子船荷証券の場合、貨物荷渡しの場に存在するのは、パソコンの画面に現れた「現在の権利者=Aさん」という電子情報のみですので、貨物を受け取りに来た者が、Aさん（ないしその代理人）であるか否かの確認に非常に注意を要することになります。

また、実際に MIS-DELIVERY が発生した場合、

- ・ 運送人に軽過失しか無かった場合にも、運送人は、賠償責任を負うのか？
- ・ 「注意義務を尽くせば」、免責されるのか？
- ・ 如何なる権利者確認方法を実施すれば、「注意義務を尽くした。」と見なされるのか？

などが問題となるでしょう。これらの点が、不明のままでは、運送人は、権利者の確認に、いよいよ慎重にならざるを得ず、場合によっては、迅速な処理に支障を来たすことさえ考えられます。

何らかの形で、明確な基準が示される必要があるのではないかと思います。

1.3. 電子船荷証券の「紙の船荷証券への変更」と、その引渡しの際の危険増大の可能性：

電子船荷証券が、流通の過程で紙の船荷証券に変更される場合も、注意を要するでしょう。電子船荷証券の流通過程の最後の権利者を特定し、紙の船荷証券を作成して、間違い無く引き渡す必要が有りますが、この場合も存在するのはパソコンの画面に現れた「現在の権利者=Aさん」という電子情報のみであり、しかも、多くの場合、その権利者は、運送人にとって未知の、且つ、遠隔地にいる方でしょうから、その方の特定には慎重を期す必要が有ります。

運送人にとっては、その方の特定に、荷渡の時と同様の危険が伴うことになります。

1.4. 船荷証券以外の船社側書類の電子化：

運送人が発行する船荷証券以外の書類の電子化の問題に就いても、少し触れておきましょう。

(a) Mate's Receipt³や Dock Receipt の電子化 :

これらの文書も、免責証券とされていますから、貨物の受取と交換に発行し、更に、それらの文書と交換に船荷証券を発行している限り、貨物の特定や船荷証券発行相手（荷送人）の特定に問題を生ずることはまず有りません。

しかし、これらの文書の電子化も進みつつあります。これらの書類が電子化されると、従来の物と紙との一対一の対応関係が無くなりますので、注意深く仕組みを考えておかないと、どの receipt がどの貨物のそれであり、その貨物の荷送人（運送人が、電子船荷証券を発行する相手）は誰なのかの特定にミスを犯す虞も有ります。

1.5. 「荷渡指図書 = DELIVERY ORDER」に就いて考え方の整理 :

「荷渡指図書」 (= DELIVERY ORDER) に就いての論議に、混乱が見られることがよく有ります。そして、その混乱の理由の1つが、同じ“DELIVERY ORDER”という言葉を使っているながら、実は、別の書類のことを指していることに有ることに気が付きましたので、少し整理してみます。

1.5.1. 海上運送人と“DELIVERY ORDER” :

海上運送人が、“DELIVERY ORDER”という言葉を使用する場合、通常、船荷証券が発行されている運送品につき、その引渡しを指図する証券のことを指し、運送人が、船長、またはコンテナ・ターミナル等の、自己の履行補助者に対し、運送品の引渡しを指図する一種の指図証券⁴です。

国際海上物品運送では、一つの船荷証券に記載された運送品を数人に分割して荷渡しするため、又は、目的地において運送品の引渡しを迅速に行うため、引渡しに先立って運送人が船荷証券と引換えに発行するなどの形で広く利用されています。

³ 「Mate's Receipt = 本船受取証」 : 船積指図書による船積にあたって、船長が荷送人に交付する証書で、運送品の種類・数量等が記載される証拠証券のこと。運送人は、これと引換えに船荷証券を交付すれば良く、免責証券の一種とされる。

Dock Receipt とは、CY や CFS で貨物が引き渡される場合に発行される証書で、上記の Mate's Receipt と同様の機能を持つ。

⁴ 「指図証券」 : 証券上で指定された者、又はその者が証券上の記載により指定（指図）する者を権利者とする有価証券。証券上の記載により権利者を指定する方式は「裏書」であり、従って、指図証券は裏書によって譲渡することが出来る有価証券である。日本法では、船荷証券は、「法律上当然の指図証券」とされる。

1.5.2. “DELIVERY ORDER”の多義性：

海上運送人の言う”DELIVERY ORDER”は、上記の意味ですが、同じ”DELIVERY ORDER”という言葉で表現されているものにも、以下に述べる様に、さまざまなものがあり、文脈を良く弁えて置かないと誤解のもとになります。

- (a) 物品の所有者が、運送人または倉庫業者などの物品保管者にあてて、その正当な所持人に対し、そこに記載された物品の引渡しを依頼する証券。
- (b) 物品の保管者が、その保管する物品を証券の正当な所持人に引き渡すことを約する証券。
- (c) 物品の保管者、たとえば運送人が、物品保管者の代理人、たとえば船長やコンテナ・ターミナルにあてて、その保管する物品の全部または一部を証券の正当な所持人に引き渡すことを命ずる証券。
- (d) 運送品の所有者が、物品保管者でない者、たとえば荷揚港における代理人に宛てて、その正当な所持人に対し、そこに記載された物品の引渡しを命ずる証券。

などです。

1.5.3. “DELIVERY ORDER”の性質：

通常、次の3種のものに分けて論じられている様です。

- ① 船荷証券と引換えに運送人が発行する履行補助者宛てのもの。
- ② 船荷証券の所持人が運送人に宛てて発行し、運送人が副署しているもの。
- ③ 船荷証券の所持人が運送人に宛てて発行したもので、運送人の副署のないもの。

(性質)

- いずれも、免責証券であることには、学説・判例に異論は無い様です。
- いかなる権利を表章しているかに就いては、①②は、貨物引渡請求権を、③は、その所持人に対する物品の受領資格ないし受領権限を表章していると言われている様です。
- 「有価証券」で有るか否か（「有価証券性⁵の存否」）に就いては見解が分かれている様ですが、多数説は、①②については、有価証券性を認め、③については、否定している様です。

⁵ 「有価証券性」：財産権を表章する証券であって、その権利の利用（移転、行使）が証券をもってされることを必要とするもの。権利と証券とを結合することによって、権利の行使を円滑安全にするとともに、権利の流通性を高める制度であるが、移転・行使の態様及び権利と証券との結合の程度は種類によって一様ではない。

判例も、③については、有価証券性を否定している様です。

1.5.4. “DELIVERY ORDER” の譲渡及び撤回：

(1) “DELIVERY ORDER” の譲渡：

荷渡指図書の有価証券性が認められるときは、その流通については、商法519条が適用され、指図式であれば、裏書により譲渡しうるとされていますし（手形法12条—14条②）、無記名式及び選択無記名式のもの、単なる証券の引渡しにより譲渡しうるとされています。

記名式のものも、裏書禁止文句の無い限り、慣習法上の当然の指図証券として裏書により譲渡しうると解して良いとされています。

裏書に、権利移転的効力と資格授与的効力が認められるが、担保的効力は否定されるという点は船荷証券と同様です。

荷渡指図書に裏書がなされた場合には、善意取得（商法519条、小切手法21条）が認められ、抗弁の制限の効果が与えられる（民法472条、473条）とされています。

(2) “DELIVERY ORDER” の撤回：

上記の①及び②の“DELIVERY ORDER” の撤回は認められないとされています。所持人は、受寄者に対する引渡請求権を有しており、発行者であっても、一方的な意思表示によりこの権利を消滅させることは出来ない訳です。

③の場合は、荷渡し依頼の撤回は可能であり、その撤回は、荷渡指図書の呈示の後であっても、受寄者による引き受けまたは受寄物の引渡しの無い限り、有効に依頼の撤回が出来るとされています。

2. 電子化における船荷証券と SEA WAYBILL との比較考察：

2.1. 紙の世界における両者の差異：

紙の世界では、船荷証券は、貨物引渡請求権という債権を流通証券化した有価証券であり、しかも、“(準) 文言証券性”、“処分証券性”、“法律上当然の指図証券性”、“物権的

効力”、“受戻証券性”等の効力を与えられていますが、SEA WAYBILLは、単なる“運送契約の証憑”に過ぎないとされています。

従って、電子化に際しては、船荷証券の方が難しい問題を多く含み、紙の船荷証券の等価物としての電子船荷証券を作るために、ルールに種々の工夫を凝らす必要が有るのに対し、SEA WAYBILLは、(単なる運送契約の証憑に過ぎませんから、)電子化は寧ろ容易であると思います。

(尚、SEA WAYBILLの場合にも、上述した「荷受人などの地位」の問題を如何に構成するかの問題が有るのは同様です。)

2.2. 紙のSEA WAYBILLの等価物としての電子SEA WAYBILLを考える場合：

紙のSEA WAYBILLの等価物としての電子SEA WAYBILLを考える場合、電子船荷証券とは、例えば、次の様な点に差異が生じることになるでしょう。

(1) Hague Rules⁶やHague Visby Rulesが当然には適用されない。

本来、これらの規則(国際条約)は、船荷証券ないし同様の“document of title”を規制の対象としており、従って、契約の証憑に過ぎないSEA WAYBILLには、当然には適用されることにはなりません。

従って、それらの規則の強行法規⁷としての規制を免れ、契約内容を自由に決められる余地が有る反面、同規則から大きく離れた予期せぬ契約条項が含まれることになる可能性も有ります。

従って、SEA WAYBILLの運送契約を、それらの規則に沿ったものにする為には、それらの規則を、“契約の条項”として、上手に摂取する必要が有ります。

(尚、この点に関しては、我国の「国際海上物品運送法」は、例外的な存在です。

⁶ 「Hague Rules」：「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」(船荷証券統一条約)のこと。

海上運送人の免責約款の制限、受取船荷証券の取扱い、船荷証券上の記載の証拠力などを定めている。"Hague Visby Rules"とは、1924年の船荷証券統一条約を改正する為の1968年議定書により改正された船荷証券統一条約のことを言う。我国の現行「国際海上物品運送法」は、Hague Visby Rulesを、国内法化したものに相当する。

⁷ 「強行法規」：当事者が欲すると否とに拘わらず適用される法規のこと。Hague RulesやHague Visby Rulesは、その中の一定の規定に反する契約条項で、運送人の責任を軽減することになるものを無効とする規定を含んでおり、その意味で「契約自由の原則」を制限する「強行法規」である。

同法は、HAGUE VISBY RULES を批准・国内法化したものであるにも拘わらず、適用範囲を広げ、“船荷証券が発行されていると否とに関わり無く”「船舶による物品運送で船積港又は陸揚港が本邦外にあるもの」に適用されます。しかし、我国の「国際海上物品運送法」の様な規定の仕方をしている国は、むしろ例外に属しますから、上記の様な注意は欠かせません。）

(2) SEA WAYBILL への The Hague Rules などの攝取の効果に注意が必要：

HAGUE (VISBY) RULES は、その文言上も、成立経緯上も、本来「船荷証券又はこれに類似する権原証券」が発行される運送契約に適用されることになっており、

従って同条約正文をそのまま批准・採用している国の HAGUE (VISBY) 立法の場合、SEA WAYBILL (上の運送契約) には法律上当然には適用されないのは上記の通りです。

そこで、SEA WAYBILL による運送契約を、HAGUE (VISBY) RULES に沿った形にする為には、当該運送契約に HAGUE (VISBY) RULES を攝取する必要が有ります。この攝取の方法としては、(SEA WAYBILL 紙面の制約の為、条約全文をそのまま攝取する訳にも行かない等の理由で) 普通、**by reference** (例えば、「Hague Visby Rules に依る。」等の記載方法) によって行われることが多い様です。

この様に契約の 1 条項として攝取された HAGUE (VISBY) RULES は、前述の通り、法律上当然に適用されるものではなく、従って **by force of law** で適用されるものではなく、単に契約条項の 1 つ、数ある契約約款の中の単なる約款の 1 つに過ぎません。

従って、同じ SEA WAYBILL 上の他の約款との整合性、他の条項と矛盾する場合、どちらの条項が、優位に立つかという契約解釈の問題が生じます。

(この様な「当該契約の他の条項」と「攝取された法律・条約・他の契約からの条項」との関係に関する契約解釈に就いての問題は、傭船契約船荷証券⁸ 等でもしばしば問題となるところです。)

”by reference で攝取された条項”と“他の明示の規定”とが矛盾する場合、契約文言に表示された当事者の意思を如何に解釈すべきかの問題が生じますが、包括的に”BY

⁸ 「傭船契約船荷証券」：傭船契約に基づいて発効された船荷証券。多くの場合、傭船契約の規定が、船荷証券上に攝取され、船荷証券上の運送契約の一部を構成することになる。その為、傭船契約上の特定の規定が攝取されたと見るべきか否か、攝取された規定と船荷証券の他の規定とが矛盾する場合、如何に解釈するかなどを巡って判例も多い。

REFERENCE"によって摂取された規定よりも、より明確に当事者の意思を表すと思われる「明示の規定が優位に立つ。」と考えるのが、契約解釈としては、自然である様に思われます。

従って、仮に HAGUE VISBY RULES が、"by reference"で摂取されていても、SEA WAYBILL の約款に、明示の文言で、例えば、

- ・ 「貨物が滅失・損傷した場合も、運送人自身の故意又は重過失によるもので無い限り、運送人は責任を負わない。」という規定や、
- ・ 「運送人の責任限度は、SEA WAYBILL 上の貨物明細の記載方法に拘わらず、1 コンテナ当たり、1 万円とする。」という様な規定が有った場合、そちらの特約が優先し、その範囲で、HAGUE VISBY RULES 摂取の効果は減殺されることにもなるでしょう。

即ち、SEA WAYBILL 上の運送契約の準拠法が、(我国の「国際海上物品運送法」の様に、) SEA WAYBILL による運送にも HAGUE VISBY RULES が適用されるとしている場合でない限り、HAGUE VISBY RULES を幾ら摂取しても、SEA WAYBILL 約款に同 RULES に反する趣旨の明文の規定を入れることにより、HAGUE VISBY RULES は簡単に回避出来ることとなります。

その様な点を考慮する必要から、運送人は、他の船社の SEA WAYBILL 約款にも注意を払っています。何故なら、船社が、他の船社を SUB-CONTRACTOR として使用し、他の船社の SEA WAYBILL 上の荷送人となるケースもしばしば有りますので、その様な場合、注意しておかないと、例えば、次の様な羽目に会いかねないからです。

- ・ 自社は、荷主に対して、船荷証券を発行する。(従って、HAGUE VISBY RULES 上の義務を負う。)
- ・ もし、下請運送する他の船会社が発行する SEA WAYBILL 運送契約中に、HAGUE VISBY RULES による運送人の義務を免責又は軽減する規定が有ると、

貨物損害が、下請運送人の管理下で発生したものであるにも拘わらず、上記二つの責任原則の差異を総て引被る結果にもなる。

船荷証券以外の書類 (SEA WAYBILL 等) で、運送した場合の当該書類中の特約規定と HAGUE VISBY RULES との関係に就いては、英国判例を幾つか読んだことが有りますが、最も記憶に新しいところでは、1989 年英国 Queen's Bench Division 判決 “The

European Enterprise 号事件” 辺りでは無いでしょうか。

因みに、英国における Hague Visby 立法は、“Carriage of Goods by Sea Act, 1971” ですが、その Section 1, sub-section(4) 及び sub-section (6) に次の様な規定が有ります。

"(4), nothing in this section shall be taken as applying anything in the Rules (筆者注: Hague Visby Rules のこと) to any contract for the carriage of goods by sea, unless the contract expressly or by implication provides for the issue of a bill of lading or any similar document of title."

"(6), the Rules shall have **the force of law** in relation to -

(a) any bill of lading if the contract contained in or evidenced by it expressly provides that the Rules shall govern the contract,

and

(b) any receipt which is a non-negotiable document marked as such if the contract contained in or evidenced by it is a contract for carriage of goods by sea which expressly provides that the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading."

この規定でも、SEA WAYBILL の場合、その約款中に、“**the Rules are to govern the contract as if the receipt were a bill of lading**” という趣旨の明文の規定が無い限り、HAGUE VISBY RULES は、法律としての効力を持たず、従って、たとえ撮取されていても、単なる契約約款の1つに過ぎず、他により明確な約款

(例えば、「(Hague Visby Rules を撮取した条項の規定に拘わらず、) 運送人の過失は免責とする。」 など。)

が有れば、「契約自由の原則」に従い、) 当事者の意思通りに解釈され、当該特約が生きることになると思います。

(早坂 剛)

VI. 電子商取引の船会社にとっての実務上の問題点とメリット

電子 B/L の問題点については既に何度も取り上げられていますが、その中で、荷渡しの手順についての実務上の問題点と、電子 B/L を取り入れた場合の船会社のメリットについて何点か記述してみました。

1. 荷渡しに関する実務上の問題点

電子 B/L の場合は倒産、差し押さえ等により、電子 B/L の契約者以外の第三者が引渡を請求した場合の法律関係については不透明な部分が残っているが、その問題が無いと仮定して（電子 B/L の権利者に荷渡しする場面を想定して）どのような問題があるか考えてみます。

紙の B/L の場合は荷主が荷渡しの時に B/L を提出し、運送人は裏書きの連続を確認し、Delivery Order を発行します。荷主は Delivery Order と引換えに荷物の引渡しを受けることとなります。この場合運送人は悪意又は重大な過失が無い限り証券の所持人が正当な権利者でなくても免責されます。（免責証券性 民 470 条、471 条）

電子 B/L の場合、現在は電子 B/L の提出により荷渡しを受けることができることまでは決められているが、実際の荷渡しの手順については規定しておらず、¹運送人に委ねられています。²

一方電子 B/L の場合には現在の荷渡しの実務に即して考えると電子 B/L と引き替えに紙の D/O を発行することになるが、B/L 自体と引換えに D/O を発行することはできないので、（紙の）D/O を発行する場合には海貨業者が電子 B/L を surrender した人の委託を受けている事の確認を何らかの方法で行う必要があります³。

もし誤まって第三者に対して D/O を発行した場合、電子 B/L は当事者間の契約で B/L を機能的に代替しており、証券に適用されるこれらの規定の適用が無い。もし債権の準占有者に対する弁済に関する民法 478 条が適用になるとしても、民法 478 条の適用には債務

¹ Bolero の operating procedure の解説には以下の通りの記述がある。

“In general though, the Carrier will want to satisfy itself that it is delivering to the correct party. The Bolero Rulebook does not prescribe the steps that the Carrier and surrendering User should follow to that end.” Appendix to Bolero Rule Book Operating Procedure P85

² 例えば Bolero の場合は Title Registry の status を代えることにより B/L が surrender されるが、surrender 後の実際の荷渡しの方法は港毎に慣習的に大きく異なっていることを理由にあげている。 Appendix to Bolero Rule Book Operating Procedure P85

³ 又 delivery の都度 personal identification の方法を確認するのは実際的でない為、何らかの方法を事前に定めて荷主との間で合意しておく必要がある。

者の善意無過失が必要であるとされており、⁴どのような手順を用いれば無過失とされるかは現時点では明らかでなく不安定な立場におかれます。従ってB/Lの場合と違いより慎重な対応が必要になると考えられます。

実務では⁵、D/O発行の際に荷受人自身がB/Lを持って引換えに来るわけではなく、荷主の依頼を受けた人間（通常海貨業者）が取りに来るので、厳密に言えばその人が本当に荷受人の代わりにD/Oの発行を受けに来たのかどうかについては確認の必要があります。従ってこの問題は電子B/L特有の問題ではないこととなりますが、通常荷受人が所持しているべきoriginal B/Lを持ってきているということで使用者が荷受人本人から委託を受けた人間であるという一定の身分の確認が行われているため現在の実務では顕在化していないと考えられます。

ところでD/Oを発行する際に荷主乃至荷主の使用者のpersonal identificationを行わなくてはならないのは、電子B/Lの場合だけではなく、例えばSea Waybillの場合も同様です。Sea Waybillの場合は全て記名式となっているが、有価証券ではなくdeliveryの際に回収しない為、通常は船会社の発行するarrival noticeに受け荷主の署名を求めそれと引換えに荷渡しを行っています⁶。Waybillの場合はArrival noticeという紙の書類を媒介としてpersonal identificationを行っているということができます。

またB/Lが未着の為にL/G荷渡しを行う際にも、B/Lと引換えにD/Oを発行しているわけではないので、carrierはそれぞれの方法でpersonal identificationを行っているはずです。通常はL/Gと引き替えにB/Lを発行していると思われます。この場合も受け荷主の署名があるL/Gという紙の書類と引き替えにD/Oを発行することで、personal identificationを行っていることになる。

これらのB/Lの回収を伴わないD/O発行の場合は荷受け人の署名を本人の確認の手段として用い、さらに署名のある紙の書類を媒介にすることによって、履行補助者である海貨業者の身分を確認しているということができる。

電子B/Lを回収した後の本人確認の方法としてはcarrierからシステム上で確認された荷受け人にどのような方法でD/Oを発行するかが問題になり、例えば何らかの方法で暗証番号のようなものを荷受け人に送りその番号を照合することで本人確認を行うことになる

⁴ 最高裁判例昭37年8.21民集16-9-1809

⁵ 日本における実務を想定する。

⁶ 日本荷主協会・日本船主協会発行 「SEA WAYBILL ご利用のすすめ」 1996年4月7頁

と思われます⁷。D/Oの発行時の履行補助者(としての海貨業者)の身分確認のためには口頭では不安が残るので、暗証番号を紙に記載しそれに荷受け人に署名を求めるといった形で、紙を介在させるようなことになるのでしょう。

また、紙のD/Oの発行を行わず、直接ターミナルに対して暗証番号を連絡し、暗証番号をトラックが直接渡し、ターミナルで照合する方法も考えられます。D/O自体は法的に要求されている書類ではないため、この方法の場合はD/Oを船社に引き取りにくる手間が省けることになります⁸。

将来ICカードが普及するようになれば、紙の書類につきものの偽造のリスクの小さいICカードを利用することでより安全に本人を確認することができるのではないかとおもわれます。

しかし、上述のとおり、紙のB/Lの場合のような免責証券性が認められないため電子B/Lの荷渡しについては不安定さが残ることは否めず、carrierの立場から見て電子B/Lを普及させるには紙のB/L並みの法的な手当てが存在することが望ましいでしょう。

⁷ "However, from the notice to the carrier resulting from surrender of the Bolero Bill of Lading, it will be clear to the carrier which User is to take delivery. A Message or exchange of Messages can then confirm delivery arrangements, which may have been previously agreed in the Carrier's terms and conditions. For example, the Carrier could send a Message after surrender informing the surrendering User where and when the goods will be available, reviewing requirements for in-person identification (such as an identification document and/or shared secret), and setting out other instructions on how to obtain a delivery order." Appendix to Bolero Rulebook Operating procedure P85

⁸ 国内の一部のターミナルではD/Oを廃止し、暗証番号を荷主の発行し、ターミナルで照合する形の荷渡しがおこなわれている。

2. 電子 B/L 使用のメリット

貿易手続きの EDI 化のメリットとして事務手続きの合理化がいられています。ところで、船会社にとってはどのようなメリットがあるか、あるいは現在の電子 B/L にどのような機能が追加されればより導入しやすくなるかについて簡単に考察してみました。

2.1 データ入力の省力化

先ず B/L 作成の場面ですが、現在 Polinet、Naccs、その他電子化したデータを用いて B/L を作成しているのは一部に過ぎず、残りの部分については紙で持ち込まれたドックレシートのデータを OCR 等を用いて入力した上で人手をかけてチェックし B/L を作成しています。この入力作業については電子 B/L であろうと紙の B/L であろうと船会社にとって同様です。荷主、銀行等他の user にとっては他の貿易書類とともに B/L が電子化すれば照合作業の合理化等、省力化の面で大きなメリットとなろうが、船会社にとっては電子 B/L を発行するだけでは省力化にはなりません。むしろ、紙の B/L 以外に別の発行手順が増える為、負担が重くなると考えられます。

しかし、将来ある特定のデータ形式が事実上の標準になりそのデータをそのまま使って電子 B/L を作成できるようになれば、また話が異なってきます。

例えば、ある特定の電子 B/L の形式が普及し、事実上の標準になり多くのデータが特定の電子 B/L のフォーマットで作成され、あるいは特定の電子 B/L のフォーマットに簡単に変換できるような形式で作成されて船会社に電送されるようになれば船会社にとって大きなメリットになると思われます。

2.2 運賃決済機能との連関

船会社は発行時に運賃や諸 charge の入金の確認を行ってから B/L の発行を行っています。しかし銀行振り込みの場合には振り込まれた金額を B/L 毎の運賃と対応させる作業に大変な手間がかかっています。最近電子 B/L に商品代金の決済を取り込む動きがでてきていますが、例えばその中に運賃決済の機能が取り込まれ、運賃が振り込まれたら自動的に入金を確認し発行できる状態になるようになれば船会社からみて省力化の面で大きなインパクトがあると思われます。

⁹ 「… ▽決済自動化機能「SURF」の導入▽…一方 SURF は金融機関にとって業務効率の面でメリットが大きい。輸出入者が契約段階で銀行と決済方法を決めれば、一回の手続きで一連の決済作業が自動的に行われる仕組み。」

日本海事新聞 2001 年 1 月 19 日 の Bolero に関する記事

荷渡しの際もコレクトであれば運賃や諸 charge の入金の確認をおこなってから荷渡しを行うので、発行の場合と同様に入金の確認と D/O の発行がリンクするようなシステムになれば省力化になり、船会社にとっては大きなメリットとなります。

2.2.1 L/G 荷渡しの減少

更に L/G 荷渡しの問題があります。紙の B/L の場合には船の高速化に伴い delivery の際に B/L が間に合わない為、B/L を提出して引渡を行うのではなく、受け荷主から銀行の連帯保証状をとって荷渡しを行うことが慣習的に行われてきました¹⁰。船会社は何らかの理由で受け荷主が B/L を入手できず、B/L の所持人から訴えられた場合には契約違反及び横領の責任を負わざるを得ません。船会社は L/G に基づいて受け荷主に求償することになりますが、この L/G 自体の効力についてもこれを無効とする国もあり、船会社は大きなリスクを負っています¹¹。

この船荷証券の危機に対する方法の一つとして海上運送状が用いられています。海上運送状の利用は広がってきてはいるものの、B/L と違い流通せず、担保力も無い為、権利移転が前提となる銀行を経由した取引には使いにくく、¹²その流通には自ずから限界があると考えられます。

電子 B/L を用いた場合には、紙の B/L の場合と違って電子的にデータが流れていくので、本船の仕向け地到着まで B/L が到着しないという事態が起こる可能性は長期的には少なくなると考えられ、船会社のリスクも小さなものになると思われれます。¹³又これは、荷主サイドにとっても L/G 発行の手間が省ける為、省力化になると思われる。

2.2.2 荷渡し手続きの省力化

上述のとおり現在考えられている電子 B/L のシステムにおいては、電子 B/L を船会社に提出することによって荷受人が荷物を受け取る権利を獲得するところまでしか規定しておらず、電子 B/L を提出してから実際に荷物を引き渡すまでの手続きは運送人に委ねられています。実際には船会社は Delivery order を発行し、荷主の代わりに海貨業者が船会社のターミナルで D/O を引換えに荷物を引き取るといったことが行われています。

¹⁰ 「船荷証券の危機」などという表現をされる。新堀聡 「貿易取引入門」日本経済新聞社 1992 年 215 頁

¹¹ 新堀 同上 220 頁

¹² 但し信用状統一規則 (UCP500) では海上運送状も L/C を用いた取引に使用できることを謳っており (UCP500 Art.24)、また船会社も Sea Waybill の荷受人欄に銀行を記載し、荷主が運送品処分権を放棄することを WAYBILL 上記載することで L/C 取引に利用できるとして (「SEAWAYBILL ご利用のすすめ」前掲 注 6 8 頁)、使用するための仕組みはできている。

¹³ 但し、B/L が電子化しても他の書類が紙で残ったり、あるいは L/C との data の照合を人手をかけずに行うシステムが整わなければ額面通りの効果が期待できない可能性があり、B/L を電子化したからといって即それが L/G 荷渡しの減少につながるとはいえないと思われる。

D/O は慣習的に船会社が発行してきた書類で、法律で要求されているわけではないので、ターミナルで mis-delivery を起こさないような方法であればどのような方法を用いてもかまいません。上述の通り既に国内でも D/O 廃止の動きが始まっていますが、ターミナルでの荷渡しの時点までオンラインで情報が流せるようになれば、さらに省力化につながるのではないかと思います。

(入来院 隆昭)

Ⅶ. 税関手続業務におけるEDI化の現状と今後

1. 新海上貨物通関情報処理システムの現状

平成11年10月12日に更改されました新海上貨物通関情報処理システム（以下、新海上システム）の大きな特徴としては、対象とする業務・地域の拡大とEDI化の推進が上げられます。

従来の海上システムでは、輸出入通関を対象に税関・銀行・通関業者が参加し、他法令業務ともリンクして行われていたのに対し、更改された新海上システムでは新たに船社・船社代理店・CY・保税蔵置場が加わり、他法令業務ともリンクすることで輸出入貿易業務全般を対象に、一連の情報を効率よく伝えていくことが出来る仕組みとなっています。

また、従来の海上システムでは一部の企業を除いて、専用の端末機と印刷装置を設置し処理していたのに対し、新海上システムでは専用端末機を廃し（関税・消費税等納付書の印刷装置は、日本銀行での読み取り作業のため検査に合格した印刷装置である必要があります。）、通信プロトコルとしてTCP/IPを採用したメール処理方式・インターラクティブ処理方式（TCP/IPによる会話処理方式）により企業内システムとのEDIを基本としたシステムが構築され、一部業務においては国際EDI標準EDIFACTによる情報交換も可能としています。

更改当初は、システムに参加している業者、参加出来ていない業者があることからシステムの情報が途切れ、マニュアル処理となったり、PC操作、システム操作上での不慣れがあるなど各業者とも戸惑った時期もあったようですが1年が経過したこともあり、概ね各業者とも落ち着いてきたというのが官側または民間業者側の見方ようです。

1.1 利用者状況

ここ1年の業種別新海上システム利用者状況を契約ベースで捕らえて行くと（表1）にある数字となってきます。各業種とも更に参加を表明している業者がある事から、今後も増加していく傾向にあると言えるようです。

表1 業種別利用者数

（上段：会社数、下段：事業所数）

	税関	船社	代理店	CY	蔵置場	通関業者	銀行	合計
平成11年10月12日	9	30	136	225	407	574	48	1,429
	194	101	290	727	1,411	1,247	51	4,021
平成12年9月30日	9	30	145	228	424	600	52	1,488
	194	100	320	749	1,433	1,312	55	4,163
増減数	0	0	9	3	17	26	4	59
	0	-1	30	22	22	65	4	142

注：同一会社が複数業種に参加している場合は重複して計上。また、契約ベースにて算出

また、参加者の業界に占める割合も重要な要素なのですが、全ての業種を対象にした数字が無く、例えば船社の場合、その分母が2000社とも3000社とも言われる業界であるため、参加者の比率を取ることが難しいようです。

通関業者数は、平成12年4月現在で、1,155・事業所数では、1,895（関税年報 平成12年）ですので、概算で52%（69%）程となります。

通関情報処理センターが任意に行った調査で、「主要港のコンテナターミナルの直背後で一般貨物を扱う物流業者が運営する保税蔵置場の75%が新海上システムに参加している。」との報告があります。

この調査では、①コンテナターミナルの直背後（おおむね埠頭内）に立地し、②多頻度で不特定多数の貨物を扱っている。具体的には、その地域内に存在する指定保税地域であるCYを除いた保税蔵置場の内、飼料や完成車両、鉄鋼などバルク貨物や大口ロット貨物や花火など特定貨物を扱っている保税蔵置場を「現状ではシステム化によるメリットが少ないと判断し、それを除いた数字を分母として算出されたものです。（表2-2）

従来、保税蔵置場のシステム参加率は27%とされていましたが、これはシステムに参加している約1500ヶ所の蔵置場を内陸部も含め、税関が許可した全国5700ヶ所の数字で割ったものです。（表2-1）

表2-1

税関	蔵置場数 (A)	参加蔵置場数 (B)	参加率 (B/A)
東京税関	652	255	39%
横浜税関	1,304	283	22%
神戸税関	908	286	31%
大阪税関	782	191	24%
名古屋税関	810	341	42%
門司税関	593	137	23%
長崎税関	228	25	11%
函館税関	391	47	12%
沖縄税関	59	9	15%
全国計	5,727	1,574	27%

表 2-2

埠頭内 出張所	蔵置場数 (A)	システムに馴染ま ない蔵置場数(B)	参加蔵置場 数(C)	参加率 (C/A)	C / (A-B)
大井	130	12	97	75%	82%
大黒	109	47	46	42%	74%
本牧	200	137	37	19%	59%
P I	39	2	32	82%	86%
六甲	42	5	32	76%	86%
南港	122	21	61	50%	60%
西部	107	24	74	69%	89%
田野浦	37	9	20	54%	71%
出張所計	786	257	399	51%	75%

注1. 6大港のコンテナ貨物を主体とする出張所の管轄区域にある保税蔵置場を対象

注2. 本表は保税地域コード単位(2000.2.7)で計上しており、保税地域許可単位とは異なる

1.2 システム処理件数の推移

システム処理件数の推移(図1)では、月によって貿易量の違いがあるものの概ね増加してきており、特に平成12年5月中旬以降エバーグリーンジャパン(株)の稼動に影響されてか増加傾向にあります。

システムの処理率でも稼動直後の平成11年11月に比較して全項目とも上昇し、特に輸出入申告では稼動当初から高い処理率で推移しています。これは、通関業務が今回の更改以前よりシステム化(更改前Sea-NACCS¹)されており、移行がスムーズに行われた事によるとも考えられますが、更改直前の平成11年9月が約92%、11月になると96%、その後も徐々に増加し、直近では98%近い数字になっているとの事です。

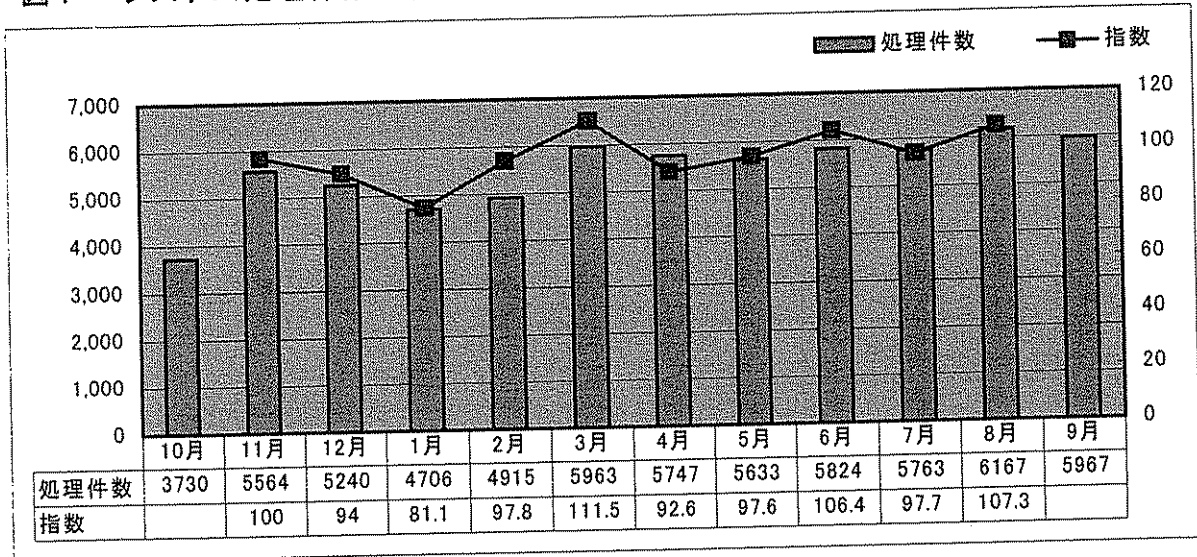
船舶関係の業務では、先に触れた平成12年5月にエバーグリーンジャパン(株)が本格的に利用を開始したことにより上昇してきています。入出港届けをベースにとると、稼動直後の平成11年11月に16~17%だったものが、この7月には20%ぐらいにまで上昇しています。貨物情報の作成率も申告時点での推計では、輸出が約80%程度、輸入が50%程度という比率との事です。

¹ NACCS : 通関情報処理システム (Nippon Automated Cargo Clearance System)

Sea-NACCS ; 海上貨物通関情報処理システム

Air-NACCS ; 航空貨物通関情報処理システム

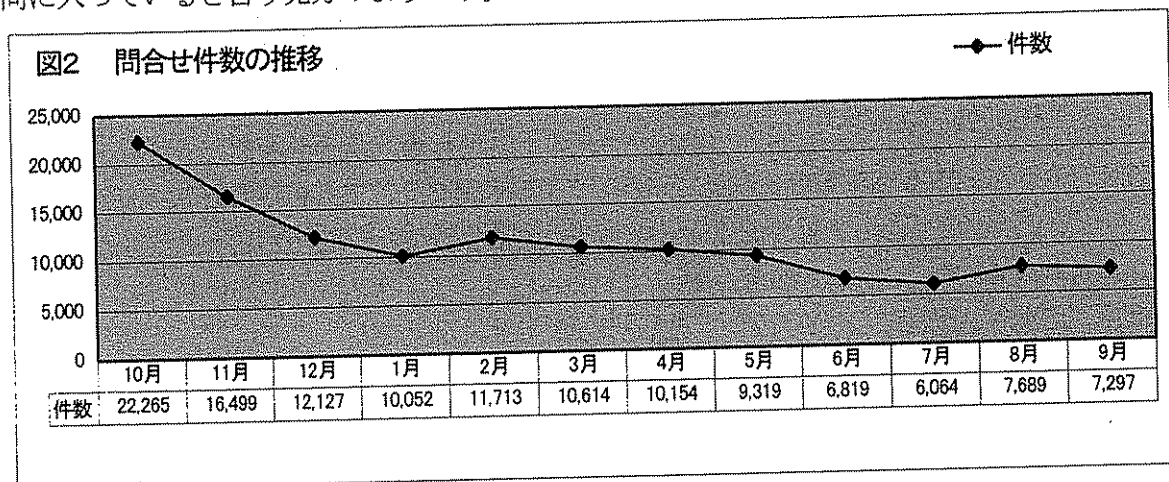
図1 システム処理件数の推移



注) 指数: (処理件数 / 貿易指数(数量)輸出入加重平均)で求めた各月の数値を11月基準で換算したもの

1.3 NACCSセンターへの問い合わせ (図2)

問い合わせ内容の傾向は、当初のシステム操作方法と言った基本的な内容から、最近ではシステムの細かい仕様についてとか、ある程度使いこなしていないと出てこない内容に変わってきているようです。最近の問い合わせ件数があまり落ちていない理由としてはシステムの仕様変更、バージョンアップについての問合せが多いからと考えられ、総じて安定傾向に入っていると言う見方ようです。



1.4 主な業務のエラー率の推移

全民間業務の主だった業務に対して月毎のエラー率を見ると（表3）の通りとなります。

ご承知の通り、実際の貨物は新海上システムに参加している、参加していないを問わず取扱われており、貨物の情報も従って発生したり途中で途切れたりしているのが現状です。

現在は、その辺のところを各業者が整理・使い分け出来るようになった段階にあると言えるのではないのでしょうか。

稼働当初から比較すればどの業務もエラーが少なくなってきましたが、輸入業務に比べ輸出業務の方にエラー率が高く、問題が多いと捕らえられています。

一例を上げますと、輸出貨物情報の発生時点で入力できる情報が、実際の船積貨物内容と一致しない。現状業務で一致するまで入力を待っていたら以降の処理が進まず、結果、船積みに間に合わなくなってしまう。予定段階の情報を入力しているため、後に実際の貨物内容と一致なくなっているなどが原因の一つと言えるのではないのでしょうか。

その他、監視業務については処理件数が少ないことによる習熟問題、保税関係については搬入登録のタイミングが遅れている、保税運送申告には事項登録がなく（平成12年11月25日より可能となる）、申告してみて始めてエラーに気づく、などの点があるようです。

エラー率の低減に向けた官側の検討では、問題点の解明、プログラムの変更等で出来るものについては順次行って行くという姿勢です。

表3 主な業務のエラー率の推移 (単位：%)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
民間業務合計	20.8	14.2	11.6	10.6	10.2	9.0	9.0	8.9	8.1	7.7	7.6	7.8
輸出業務合計	25.1	15.6	13.4	12.1	11.5	10.8	11.2	11.2	9.9	9.6	9.6	9.4
輸入業務合計	18.2	14.2	11.0	10.3	9.8	8.3	7.7	7.7	7.3	6.6	6.4	6.5
監視業務合計	34.8	23.3	20.1	18.5	17.7	16.7	16.6	16.8	16.0	15.3	14.6	14.3
入港届（転錨届）	48.9	32.2	30.8	29.5	25.6	24.4	25.9	23.1	20.6	22.2	18.5	17.7
出港届（転錨届）	35.4	21.2	17.9	15.5	17.1	15.0	15.8	14.2	13.4	10.7	11.3	11.1
積荷目録情報登録	17.0	14.7	14.3	13.6	9.8	9.3	7.4	10.0	5.0	5.8	5.0	4.6
積コンテナ情報登録（提出）	26.6	11.6	7.6	4.1	5.2	4.5	5.4	7.2	4.6	4.0	4.4	4.4
卸コンテナ情報登録	25.5	16.3	16.0	13.5	13.2	8.8	9.9	8.8	8.5	8.9	8.1	7.7
輸出申告事項登録	28.3	17.2	14.8	13.7	12.8	12.2	12.7	12.0	11.8	11.7	11.2	11.0
輸出申告	22.4	18.4	17.7	15.9	16.1	15.1	15.8	15.1	13.9	13.9	13.6	13.8
輸入申告事項登録	3.9	2.5	2.4	2.1	2.2	2.1	2.1	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9
輸入申告	16.0	10.4	8.5	7.0	6.5	6.2	6.7	5.7	5.1	5.5	5.1	5.2
保税運送申告	52.8	34.2	26.9	24.3	22.8	21.6	19.8	18.6	18.1	17.9	17.1	18.0
パンニング情報登録	47.5	25.9	20.0	17.5	15.9	15.0	15.7	14.5	12.9	12.0	12.1	12.1

(注) 各業務合計は照会業務を除いたもの

1.5 システムの障害

平成 11 年 10 月の稼働開始から何らかの理由により、システムの利用に影響が出たケースを拾って見ると（表 4）のようになります。

表 4 過去の障害

平成 11 年 10 月	神戸三田地域 ダイヤルアップ接続で 3 時間にわたり接続不能
平成 12 年 1 月	神戸税関、門司税関で回線不具合により接続不能
1 月	メール処理方式でレスポンスの遅延
3 月	神戸税関蒲郡出張所の近隣火災により接続不能
4 月	OS に起因する処理遅延
5 月	メール処理方式（クラスター 2）でレスポンスの遅延
10 月	鳥取県西部地震の影響でダイヤルアップ回線遅延
12 月	メール処理方式（クラスター 1）でレスポンスの遅延～システム停止

障害が発生しますと、センターからの案内として掲示板（図 3-1）に状況が照会され、併せて緊急 F A X で連絡がされてきます。過去の障害のうち、回線やシステムに起因するものについては、改善処置がなされており、より安定的な稼働環境となってきています。

図 3-1 Sea-NACCS 掲示板

Sea-NACCSの現在の運転状況

	稼働時間	運転状況
メインセンター	05:00～翌02:00	正常運転中
他省庁関係	08:00～23:00	正常運転中

通関情報処理センターからのお知らせ

- 2000.11.26に掲載しました「[仕様変更一瞥]」に仕様変更×2件、新規業務×1件を追加しました。及び2000.12.13に掲載しました「[仕様変更一瞥]」に新規業務×1件を追加しました。におけるバージョンアッププログラムを追加しました(2000.12.18)
- 年末年始におけるシステムの運用率について(2000.12.18)
- Sea-NACCSの新業務等の追加とその料金に関するお知らせ(2000.12.15)
- 船舶コード一覧について(2000.12.15)
- Sea-NACCSにおける「簡易申告制度」に係る統一帳票について(2000.12.14)
- [仕様変更一瞥]に新規業務×1件を追加しました(2000.12.13)
- メールサーバークラスター1の障害復旧に伴う電子紛失について(2000.12.13)
- メールサーバークラスター1障害復旧のお知らせ(2000.12.13)
- メールサーバー障害関係のお知らせ(2000.12.12)
- システム運転再開のお知らせ(2000.12.12)
- システム移動のお知らせ(2000.12.12)
- システム停止のお知らせ(2000.12.12)
- メールサーバー不具合発生のお知らせ(その2)(2000.12.12)

1.6 仕様変更の内訳

今回の新海上システムは、稼動後に利用者からの要望やシステムの問題点を改善するため（表5）の内訳にあるようなプログラムの変更が行われ、今後さらに50件程度のプログラム変更が予定されているとの事です。

プログラムの変更は通常、掲示板（図3-2）に掲載され、NACCSパッケージを利用している業者は掲示板からバージョンアッププログラムをダウンロードすることで適用させています。もちろん自社開発した業者は独自に変更を行う必要があります。

また、ゲートウェイユーザ（100社ほど）は、開発ベンダーからサーバーに対する追加・修正パッチを適用する必要があります。

仕様変更の内訳を利用者の立場で見て行くと、やはり「システム処理と物流の実態との差異を解消」「入力データの厳密なチェックを緩和」「手続の利便性向上」「入力事務の負担軽減」「情報登録の訂正等容易化」等に大きな興味があるところです。

表5 仕様変更の内訳

区 分	項目数	変更業務数	うち新規業務
システム処理と物流の実態との差異を解	21	39	1
登録情報の有効活用促進	18	24	3
入力データの厳密なチェックを緩和	15	50	0
手続の利便性向上	11	18	2
業者間の連携強化（情報共有化）	10	21	0
入力事務の負担軽減	5	6	5
情報登録の訂正等容易化	5	6	1
滞留データの発生防止	5	16	0
その他	24	68	1
合 計	114	248	13

図3-2 仕様変更一覧

項番	業務名	業務コード	事象	修正・変更内容	別添
128	輸出コンテナ超過登録 <2001年1月1日>	VAO (新規 コード)	現行の「バンニング情報登録(VAN)」及び「バンニング情報登録(輸出管理番号単位)(VAE)」では、1輸出管理番号に対して「バンニング可能」コンテナの本数は30本のシステム制限があり、30本を越えた場合バンニング情報登録が行えない。また、1輸出管理番号に対してコンテナが30本を越える輸出申告等は、30本毎に申告する等手間がかりかり運用しにくくなっている。	輸出管理番号にバンニング枝番を付与した新たな貨物情報ファイルを作成する機能を追加した新規業務「輸出コンテナ超過登録(VAO)」を作成し、バンニング情報登録を90本迄可能とすると共に、一括で輸出申告等が可能となるよう仕様変更する。 *「貨物情報照会(ICG)」業務の仕様変更につきましては、平成13年3月リリース予定です。 *下記の端末ダウンロードが必要となります。 「輸出コンテナ超過登録(VAO)」業務の画面テンプレート・端末ヘルプ その他業務の端末ヘルプ(その他業務は補足説明「2. 他業務の対応」を参照下さい。)	概要 入力項目 出力項目1 出力項目2 出力項目3 入力画面 出力画面1 出力画面2 補足説明
127	船積確認事項登録(本情報簡易)船積確認登録(呼出し) <2001年1月1日>	ACL03 (新規 コード) ACL11 ACL13	現行、「船積確認事項登録(ACL01)」は、入力画面が多すぎるため入力しにくい。また、登録内容を印刷した際に実際の船荷証券と項目の配置が大きく異なるため、通関業者が荷主に内容を確認してもらう際、見づらく	船積確認事項登録(ACL01)の入力項目を削減し、かつ、入力内容を船荷証券と同様の配置とし容易に確認できるよう出力フォームを変更した船積確認事項登録(本情報簡易)(ACL03)を新規に作成する。また、これに伴	- ACL03 - 概要 入力項目1 入力項目2 入力項目3

マニュアル申告の状況については、地域差・利用者の習熟・参加通関業者の増加によって絶対数として減少しているし、減少幅も大きくなっているとの事です。ただシステム上の制約、例えば、コンテナ30本超の輸出申告ができない(項番128、平成13年1月1日より90本可能)、申告欄数が輸出で35欄、輸入で30欄を超えると申告出来ない等があります。

船積確認事項登録業務に係る実施状況

船積確認事項登録業務がB/L作成情報に関わっていく訳ですが、その実施件数推移は(表6)のようになっています。

表6 船積確認事項登録業務に係る実施件数推移 (単位: 件、%)

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
船積確認事項登	2,500	3,354	3,132	2,626	3,198	3,766	4,120	4,577	5,917	4,946	5,234	5,403
登録率 (推計)	5.6	3.6	3.2	3.3	3.2	3.3	4.1	4.5	5.2	4.6	4.9	5.0

1.7 課題

冒頭では、「概ね各業者とも落ち着いてきた」と書きましたが、利用者（現場）の実態としては、日常の業務処理において関係店社がどのような形でシステムに参加しているか、または参加していないかがわかってきたことで、それなりの業務対応が出来るようになったと言うのが本音とも言えます。また参加している業者の意識（参加姿勢）にばらつきがあるのも事実で、現状の一旦と言えるでしょう。

今回の新海上システム（プログラム）は、貨物の流れ、情報の流れ、法律との関係を意識して設計され、先に述べたような仕様変更を行いながら実情にも適合しつつ進化してきました。

新海上システムでは、継続する情報の流れの中で下流の人が上流の情報を活用し、更に下流へと情報が流れていきます。輸出入に関わる異業種間で適時・適切に情報入力することで始めて有機的に機能する訳ですから、「発生した情報を後でまとめて入力する」とか「特定の業務だけ処理する」とか「自社に必要な業務だけ処理する」と言ったことの無いようにしていく必要があります。

このあたりを具体的に見ていくと、船社がNACCSに参加するメリットはACL業務によるB/L作成にあります。処理率が低水準であり、CYでは船社のより多くのシステム参加、ACL業務の適切な入力があり、マニュアル処理が減らないことにはシステムメリットがありません。なぜ、B/L情報が流れないのか、CYではバンニング情報登録されているコンテナの割合が50～60%にとどまっており、またCYで必要とするタイミングを大幅に遅れてバンニング情報が登録されてきており、結果として使えず滞留データとしてシステム内のゴミとなってしまいます。バンニング情報登録が遅れる一つの要因として、通関業者が輸出貨物の情報登録をシステムで行う前に貨物が倉庫へ搬入されてしまい、倉庫では突合せ処理等の業務が煩雑になり、結果バンニング情報がうまく流れていかない。

次に今回の新海上システムをペーパーレスという観点から見てみますと、監視関係の業務では当初からペーパーレスが実現されており、税関に行かなくても済むというメリットが出ています。保税関係では、ペーパーレスに向けた仕様変更が具体化されつつあり、改善の方向に向かっていきます。

通関関係ではどうか、例えば申告業務を例えにとってみますと、一種類の貨物、つまり1欄申告の場合でもA4の用紙が3枚印刷されてしまいます。申告業務全体の8割が、この1欄申告と言うことで、官側としてもゲートウェイユーザへの影響を考慮に入れつつ、印刷枚数を2枚にする方向で検討がなされているようであるし、そもそも申告項目が多いとの意見に配慮し、申告項目自体の削減に結びつくようなプログラムの変更を検討してい

るようである。

また、平成 13 年 3 月より簡易申告制度が実施され、簡易申告や包括事前審査制度の適用を受けた輸出申告については、申告控えの提出を省略する事が出来るようになります。NACCS 特例法の省令でも「提出するもの」から「提出させることが出来る」という文言に改正され、実務上で出力が減ることが期待されます。

もう一つ、ペーパーレスではありませんが印刷に使用している用紙がごく普通の A4 コピー用紙であり、レイアウトに特徴が乏しい。専用の用紙を使うよりもコスト的には歓迎出来るものなのですが、以前の印刷物と比較した時、判読しづらいという声を聞きます。

2. 電子政府と通関手続きの電子化

ご承知の通り、政府は「2003 年度までに、民間から政府、政府から民間への行政手続きでインターネットを利用し、ペーパーレスで行える「電子政府」の基盤を構築する。というミレニアムプロジェクト（平成 11 年 12 月 19 日 内閣総理大臣決定）を打ち出しています。

これを受け、平成 12 年 7 月 7 日の閣議で内閣に「IT 戦略本部」を置き、本部の下に優れた見識を有する者で構成される「IT 戦略会議」を置くことが決定されました。

こうした電子政府への取り組みは、申請・届出等税関手続きのインターネット化、インターネットによる通関手続きの促進等、通関業にも大きな影響が考えられます。

政府の取り組みと、通関業に影響を及ぼすと考えられる項目を概観しますと以下のような項目が上げられます。

2.1 プロジェクトの概要

2.1.1 認証基盤構築

行政手続きのオンライン化、特にインターネットを用いた申請・届出等電子化を行うに際して、インターネットを通じてやり取りされた文書が真にその名義人によって作成されたものかどうか、内容が途中で変更されていないかどうかを確認するために必要な認証システムの整備・運用に係る施策。

- 政府認証基盤（GPKI）の各省庁認証局を相互に接続するためのブリッジ認証局のシステム構築を行うと共に、通産省、運輸省、郵政省などの先導的省庁は各省認証局（CA）を構築。（2000 年度目標）

- 各省庁が自省庁認証局のシステムを構築。(2003 年度目標)
- 電子署名・認証に関する法制度を整備。(2000 年度目標)
「電子署名及び認証業務に関する法律」平成 12 年 5 月 24 日成立、平成 13 年 4 月 1 日施行。
- 法務省において、商業登記に基礎を置く電子認証システムを構築。(2000 年度目標)
「商業登記法の一部を改正する法律」が平成 12 年 4 月 11 日成立、本年中に運用開始する予定。

2.1.2. 共通基盤技術開発

- ウイルス対策、不正アクセス対策、暗号技術等の技術開発に取り組むとともに、セキュリティ評価体系を構築。(2003 年度目標)
- ネットワークの高度化、操作性向上等の技術開発を先行実施するとともに、汎用的な情報通信システムを開発。(2003 年度目標)

2.1.3 申請・届出等手続の電子化

- 申請・届出等の電子化を推進するための「基本的枠組」(政府認証基盤(GPK)の整備方針含む)を策定。(1999 年度目標)
- 各省庁は、行政手続のオンライン化のアクションプランを策定。(2000 年度目標)
- 各省庁においては原則として、行政手続がインターネット等のネットワークを経由して行えるように努める。(2003 年度目標)

2.1.4 申請・届出等手続の電子化の先導的な取り組み

国の申請・届出等手続の電子化の先導的取り組みとして、以下の手続において、インターネット等のネットワークを利用して、オンライン申請・届出が可能となるようシステムの実用化を図る。(2003 年度目標)

- 2.1.4.1 原子力安全規制等の諸手続 (科学技術庁)
- 2.1.4.2 有価証券報告書等の提出・縦覧手続等 (大蔵省)
- 2.1.4.3 国税の申告手続等 (大蔵省(国税庁))
- 2.1.4.4 通商産業省所管全法令における国への申請・届出手続(約 1,800 件)
(通商産業省)
- 2.1.4.5 運輸省所管全法令における国への申請・届出手続(約 1,500 件)(運輸省)
- 2.1.4.6 郵政省所管法令(電気通信関係行政分野)における国への申請・届出手続(300 件) (郵政省)

- 2.1.5 政府調達(公共事業を除く)手続きの電子化
 - 2.1.5.1 政府調達データベースを構築。(2000年度目標)
 - 2.1.5.2 資格審査の統一基準に基づく新システムによる資格審査の実施。(2000年度目標)
 - 2.1.5.3 インターネット技術を活用した電子入札・開札について試行実施。(2003年度目標)
 - 2.1.5.4 インターネット技術を活用した電子入札・開札について導入。(2005年度目標)

- 2.1.6 地方公共団体の情報化を先導するための実証実験
 - 2.1.6.1 全地方公共団体間を結ぶ広域的な機密性の高い行政ネットワークである「総合行政ネットワーク」について、ネットワーク構築の実証実験及び国の霞ヶ関WANとの接続実証実験の実施(2000年度目標)
 - 2.1.6.2 各地方公共団体の自主的な取り組みにより、総合行政ネットワークを整備し、それと国の霞ヶ関WANとの接続が図られることを期待する(2003年度目標)

3. 大蔵省申請・届出等手続きの電子化推進アクションプラン

大蔵省は、上記2.1.3(申請・届出等手続きの電子化)を受けて、平成12年9月29日に「大蔵省申請・届出等手続きの電子化促進アクションプラン」を定めました。その要旨は、「国民等と大蔵省との間で行われる、申請・届出等手続きについて、国民等の利便向上や行政の効率化などの観点から、原則として平成15年度までに、書面による手続きに加え、インターネット等を利用した手続きのオンライン化を図るよう努める」としています。

3.1 税関関連手続

3.1.1 輸出入申告手続のオンライン化

すべての申請・届出等手続きの電子化(電子化に馴染まない旅客の携帯品等の輸出入申告を除く)については、平成14年度を目途(遅くとも平成15年度まで)に実現する方向でシステムの整備を図る。

3.1.2 ワンストップ・サービスの推進

今後、平成 13 年度を目途にして、NACCS と港湾管理者等に対する出入港手続（運輸省）を電子的に行う港湾EDIシステムとの接続により、出入港手続を含めたワンストップ・サービスの実現を図る。更に平成 14 年度中を目途として、外国為替及び外国貿易法に基づく輸出入許可承認手続システム（通商産業省）との連携によるワンストップ・サービスの実現を図る。

3.2 国税関連手続

国税の申告手続等のオンライン化については、「申告手続の電子化等に関する研究会」での検討結果「望ましい電子申告制度のあり方について」（平成 12 年 4 月 19 日取りまとめ）を踏まえ、平成 12 年度にいくつかの方法による比較検討を含んだ電子申告の本格的な実験を東京国税局 麹町税務署及び練馬東税務署で実施する。実験等を踏まえて電子申告制度の詳細な仕組みの検討を行い、平成 15 年度までに運用を開始するなど、国税の申告手続等のオンライン化を図る。

4. インターネットを活用したNACCS等通関手続きの改善動向について

東京商工会議所から問題提起された「インターネットを活用したNACCS等通関手続の改善（通関手続についてもインターネットを通じた接続により行えるよう、NACCSを改善すべきものとするもの）について、市場開放問題苦情処理推進会議 第6回報告書では、次の対応を図るべきとしている。

「NACCSについては平成13年秋のAir-NACCS更改等の機会を捉えてインターネットを活用できるよう前向きに取り組むべきである。また、平成11年10月に更改されたSea-NACCSについても、次期更改予定の平成19年を待たずに出来る限り早い時期にインターネットの活用に取り組むべきである。

通関業界では、通関業法関係の手続でインターネットを通じたオンライン化の検討について、上記3.1.2ワンストップ・サービスの推進に関連して、例えば次の申請等についてその要否について考え方をまとめておく必要があるという見解を示している。

- 通関業の許可（営業所の新設を含む）
- 従業者等の異動（変更）届
- 営業報告書

5. 他省庁システムとの連携

港湾情報化の先進国であるシンガポールではユーザーは一つのネットワークに接続するだけで入出港手続、通関手続、コンテナ搬出手続など全ての手続が可能となっています（図4）が、海上NACCSでもこのような事例を踏まえ、他省庁システムとのインターフェースを推進し、所謂ワンストップ化の推進を計画している。

図4 アジア諸国の港湾関係EDIの進捗状況

	船舶入出港		輸出入		
	港湾サービス業務	行政手続	輸出入関連行政手続 通関	その他	輸出入関連物流業
関連官公庁・事業者	水先人・タグ事業者等	港湾管理者 港長（海保庁） 運輸局	税関	検疫所・通産局	海貨事業者・船社（ターミナルオペレータ含む）等
日本		港湾EDIシステム 2001年を目途	Sea-NACCS		POLINET SC/SF NET
シンガポール	PORT-NET MARI		TRADE-NET		
香港	港湾ネットワーク <検討中>		TRADE-Link		ARENA
韓国		PORT-MIS	KT-NET		KL-NET

港湾EDIシステムは、海上保安庁や各地方自治体の港湾管理者への手続を行っているものですが、これを平成13年度目途にNACCSと接続する予定です。接続されれば、海上保安庁・港湾管理者・税関といった官署へ入出港届を同じ端末機から行えるようになり、ワンストップ化の特徴が大きく出てくるものと考えられます。

通産省の外為法輸出入許可・承認システム（JETRAS）との接続は、平成14年度目途に計画されています。

また、構想としては法務省入国管理局の「船舶等の乗組員に関する上陸許可手続き」との接続も考えられています。

現状

平成9年2月より厚生省管轄	「輸入食品監視支援システム」 (FAINS)
平成9年4月より農林水産省管轄	「輸入植物検査手続電算処理システム」 (PQ-NETWORK)
	「動物検疫検査手続電算処理システム」 (ANIPAS)

今後

平成13年度予定運輸省管轄	「港湾EDIシステム」(注1) (港湾EDI)
平成14年度予定通産省管轄	「外為法輸出入許可・承認システム」 (JETRAS)
法務省入国管理局(接続の意向)	船舶等の乗組員に関する上陸許可手続き

以上の通り、電子政府の実現を目指す政府の方向を踏まえると、インターネットを利用した通関手続についても、NACCS業務の特殊性とインターネットの特性を技術的・専門的な観点から検討・実験の上、実施して行く方向にあると考えられます。

注1. 港湾EDIシステムの概要

港湾EDIシステムとは、港湾管理者、港長に係る申請・届出等の行政手続きの電子情報処理化を推進するため、運輸省・海上保安庁が港湾管理者と協力して開発しているシステムです。

港湾EDIシステムは、申請・届出者(海運事業者・船舶代理店)と行政側(港湾管理者、港長)にメールボックスを設置することにより、申請・届出者は、本システムに接続している港湾管理者、港長に対する行政手続きを、本システムを介して実施することを可能にするものです。

港湾EDIシステムの導入動向(平成12年10月現在)

港湾管理者	港 長
東京都・横浜市・川崎市	京浜港長・名古屋港長
名古屋港管理組合	四日市港長・大阪港長
四日市港管理組合	神戸港長・高知港長
大阪市・神戸市・高知県	広島港長・関門港長
広島県・北九州市	博多港長・塩釜港長
福岡市・宮城県	石巻港長・清水港長
静岡県・新潟県	新潟港長・和歌山下津港長

和歌山県・茨城県	千葉港長・木更津港長
千葉県・福島県	苫小牧港長・小名浜港長
苫小牧港管理組合	
合計：19	合計：18

6. 諸外国との関係において

平成12年7月8日に福岡で開催されたサミットで、G7蔵相から首相への報告として「電子的な税関申告の標準化・簡素化への取り組みに関し、G7蔵相から税関専門家に与えられたマンデート」

- 実施に向けた作業計画の策定
- G7以外の国及び機関への拡大
- 「シングル・ウインドウズ」システムの構築に向け、他省庁が要求するデータの標準化について更なる検討

に対して、以下の報告がなされている。

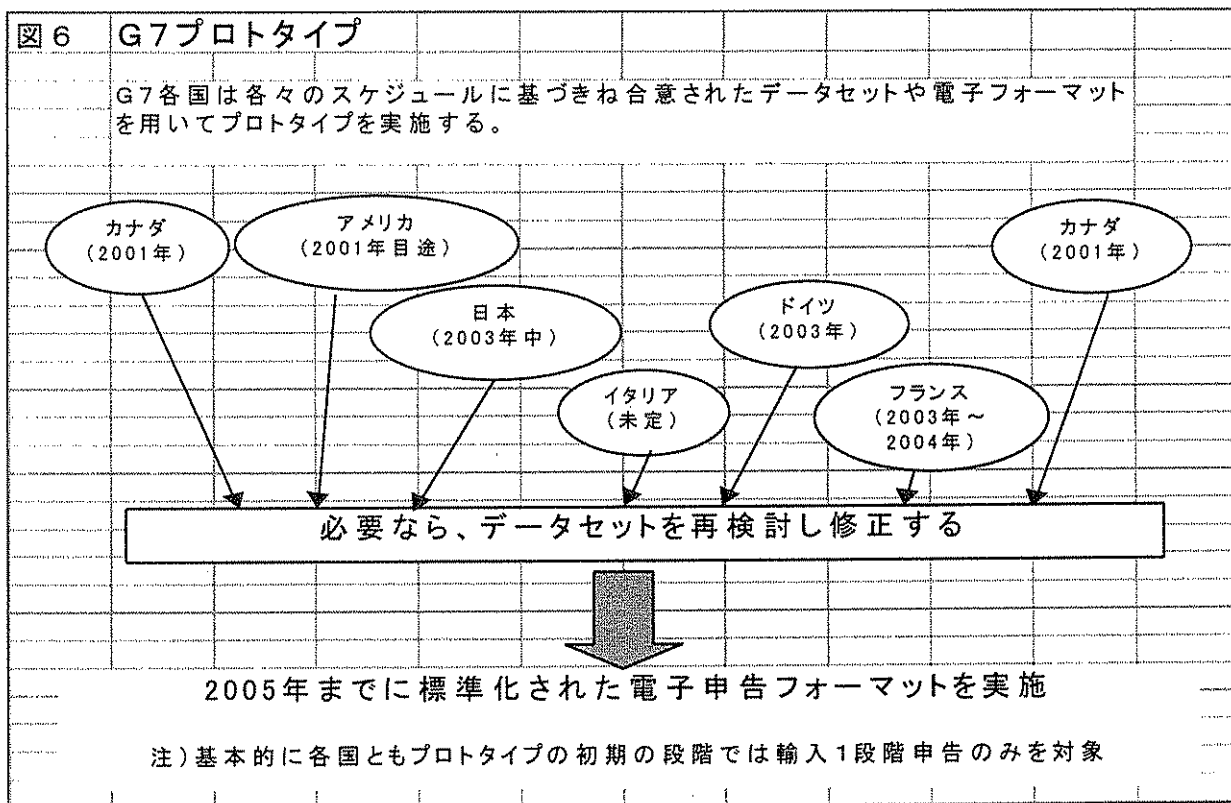
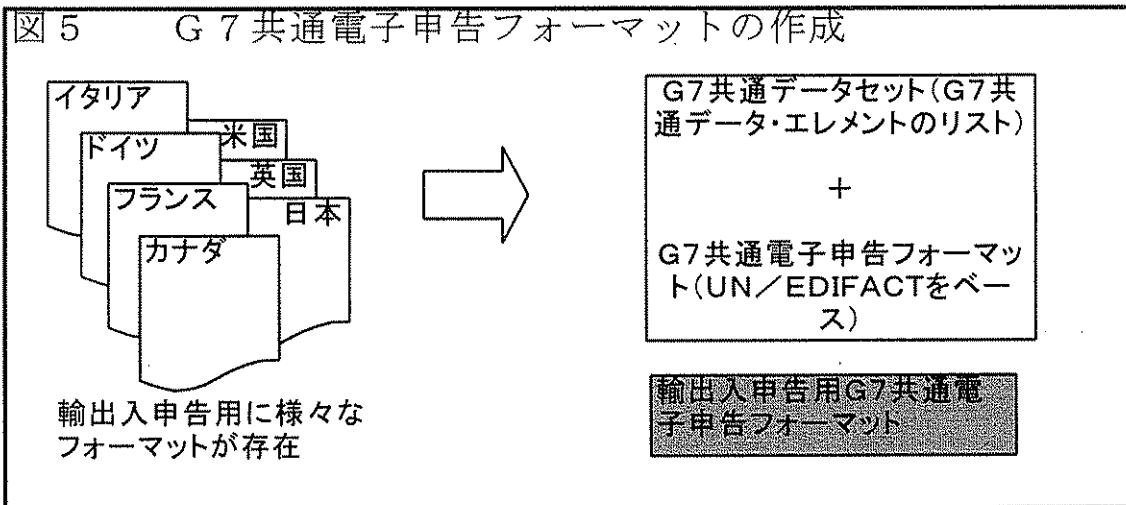
- 税関専門家からG7蔵相への報告にある「G7で開発したデータ・セット及び共通電子申告フォーマット（図5）をテストするためのプロトタイプ（トライアル）を実施する。」（図6）
- データ・セット等の実施をG7以外の国に拡大するため、他の国際機関及びフォーラムを利用して必要な情報及び協力を提供
- 平成12年2月から、他省庁の専門家の参加を得て、他省庁が必要とするデータの標準化作業を開始。今後も引き続き検討。

最後に我が国と貿易関係の深いアジア諸国等との手続きでその標準化・ペーパーレス化に向けた検討がある。

通産省としては、現在アジアとの接続を重視しており、シンガポール・韓国・香港・台湾の各政府や貿易対政府手続き事業者と折衝しているところであり、先方からも積極的な対応が示されている。

通産省ではこれら地域の対政府手続きシステムとTEDI²との接続に対する予算請求を行うと共に、これら地域でのユーザー開拓のためセミナーを開催して行く構想である。

² TEDI：貿易金融EDI共通基盤システム



この様に、国内での政府手続きを電子的にオープン化・ワンストップ化していく構想とG7間における今後の電子的な税関申告の標準化・簡素化、そしてアジア諸国との手続きの標準化と言った課題の中で、今後3年ほどの間に大きな動きが予想されています。

(飯田 隆夫)

参考文献：

日本関税協会 (<http://www.kanzei.or.jp/>)

日本関税協会 (<http://www.kanzei.or.jp/>)

社) 日本通関業連合会

通関情報処理センター (<http://www.naccs.go.jp/>)

日本海事新聞 (<http://www.jmd.co.jp/>)

大蔵省関税局

貿易実務ダイジェスト

関税年報

かわら版

NACCS・パンフ

関税局・税関における国際物流のIT
化への取組と課題

VIII. 銀行からみた電子貿易取引の今後の課題

1. 銀行における貿易金融業務の実状

1.1 銀行取引の電子化の進展

日本における、企業と銀行間の取引は、様々な分野で、相当程度に、電子化・効率化されてきました。

例えば、企業の国内為替取引（振込）は、現在では、その8割以上が、企業のホスト・コンピュータやパソコンから、通信回線経由で銀行に送信され、電子的に処理されています。外国為替取引の分野でも、外国送金依頼や輸入L/Cの開設依頼等はもちろん、最近では先物為替の売買予約なども、企業のパソコンから直接、取引を行うことが可能となっています。

このように、各種取引の電子化が進展する一方で、貿易金融取引のみは、依然として、様々な書類の授受によって行われており、貿易に携わる企業及び銀行の双方にとって、残された労働集約的な業務になっています。

1.2 銀行の貿易事務の実状

どのように労働集約的か、ご理解頂く為に、銀行の貿易金融事務（輸出取引）の例を述べますと、およそ次のようになります。

- ・午後2時を過ぎるころ、銀行の営業店の、外国為替担当者の机の上には、企業から持ち込まれた貿易書類が、山積みになっています。これから直ぐ持ち込むからという企業からの電話も入ってきます。
- ・これらの貿易書類の内、当日買い取りを行うものは、一定の時限までにポジション(為替の売り持ち・買い持ち)の報告と勘定処理を行う必要があります。担当者は限られた時間の中で、手際良く処理しなくてはなりません。
- ・貿易書類が揃っていること、法令上の瑕疵がないこと、L/C付の場合はL/C条件に合致していること等を確認した上で、上司の承認を受け、ポジションの報告や勘定処理を行った上で、事務センターへ発送します。
- ・事務センターでは更に、多数の担当者が集中的に貿易書類の内容を再確認し、海外の銀行へ発送する手続きを行います。

このように、貿易金融業務は、銀行にとって、事務コストがかかる上に、潜在的な事務リスクも抱える業務となっており、その電子化・効率化は大きな課題となっています。

同時に、貿易に携わる企業からの改善ニーズも強く、銀行は、現状の貿易金融業務を革新し、魅力的なサービスとして企業に提案することにより、企業との取引を拡大することに、大きな関心を有しています。

2. 貿易金融業務の電子化に対する考え方

2.1 貿易金融業務の構成要素

貿易業務の目的は、簡単に言えば、「輸出者と輸入者間の契約通りに、物品と代金を交換すること」にあります。輸出者と輸入者が、直接立ち会って交換できれば何も問題ないのですが、遠隔地でもあり、それができない為、比較的信用力のある銀行が仲介しているということです。

銀行が仲介するのに、口頭だけでは不確実なので、物品の引換え請求権を書類にしたもの（船荷証券）と、代金と交換で物品を渡しても良いという条件付き請求書（荷為替手形）が存在しています。

このような仲介業務に付随して、次のような業務が存在し、貿易金融業務を構成しています。どれかが欠けても、企業のニーズを満たすことは困難です。

- ・ 輸入者は、当初契約通りの物品なら、代金を支払いますという保証業務（信用状の発行）
- ・ 輸出者が代金回収を急ぐ場合に、銀行が立替払いする業務（輸出手形の買取）
- ・ 輸入者が代金を支払う際に、銀行が資金を立て替える業務（輸入与信）

2.2 貿易書類の電子化

上記のような様々な要素で構成される貿易書類ないしは貿易金融業務の電子化を考えますと、「輸出者と輸入者間の当初契約」を、電子的にかつ標準化された形式で保持することが、大変重要であることに気づきます。 と言いますのは、

- ・ 信用状とは輸出者と輸入者の当初契約を銀行が信用補完することであり、
- ・ 船積は当初契約に従って行われるべきであり、
- ・ 決済も当初契約通りに行われるべきものだからです。

この当初契約は、現状銀行が授受している貿易書類の中には登場しません。従って、現状の貿易書類の電子化を考えると同時に、併せて、当初契約の電子化を考えていくことが必要になってきます。

2.3 企業間の国際的な電子商取引

貿易書類の電子化とは、現時点では、少し異なる動きとして、企業間の国際的な電子商取引の展開という動きがあります。これは、インターネットの普及を前提として、輸出者と輸入者の当初契約の電子化から入るアプローチです。

ところが、このようなアプローチも、電子的な契約の成立だけでは、利用者に十分なメリットがありません。電子的な契約が、物流・決済業務へ連動し、一連の取引が全体として効率化されることが求められています。

このような「国際的な電子商取引」の動きと、「貿易書類の電子化」の動きが上手に融合される場合に、初めて、利用者のニーズにマッチした貿易金融業務の電子化が実現されると考えられます。

3. 貿易金融電子化に関する各種プロジェクト

上記のような観点から考えた場合、銀行の立場から見ますと、重要なプロジェクトがいくつかあります。その代表的なものは、次の3つです。

- ・ Identrus による、企業間電子商取引における電子認証業務
- ・ SWIFT の e-commerce への取組
- ・ Bolero による貿易金融取引の電子化

国内のプロジェクトとして、TEDI (Trade EDI) があり、これも大変重要ですが、別の論文で紹介されますので、ここでは省略します。

3.1 Identrus (Identity と Trust の合成語)

まず、Identrus から話を進めることとします。というのは、後述する Bolero も SWIFT も、電子認証手段 (インターネット上での取引相手の確認手段) として Identrus を採用することを表明しており、密接な協力関係にあるからです。

Identrus は、金融機関を構成メンバーとする電子認証組織で、1999年3月に設立されました。現在では、世界の主要な銀行の多数が参加しています。

3.1.1 Identrus 登場の背景

インターネットを通じた、国際的な企業間の電子商取引の場合、取引相手の確認 (取引

の相手が誰であるか、その会社を代表する正当な権限を有しているか) が、第一のポイントになります。(第二のポイントは支払約束ですが、これも後記のように実現可能になってきています。)

取引相手の確認手段として、現在では、公開鍵方式の電子認証が最も有力な方式とされています。既に世の中には、公開鍵方式の電子認証サービスを提供する事業者がいくつかあります。但し、同じ電子認証事業者を利用している企業間でしか、取引相手の確認ができません。

3.1.2 Identrus の目的

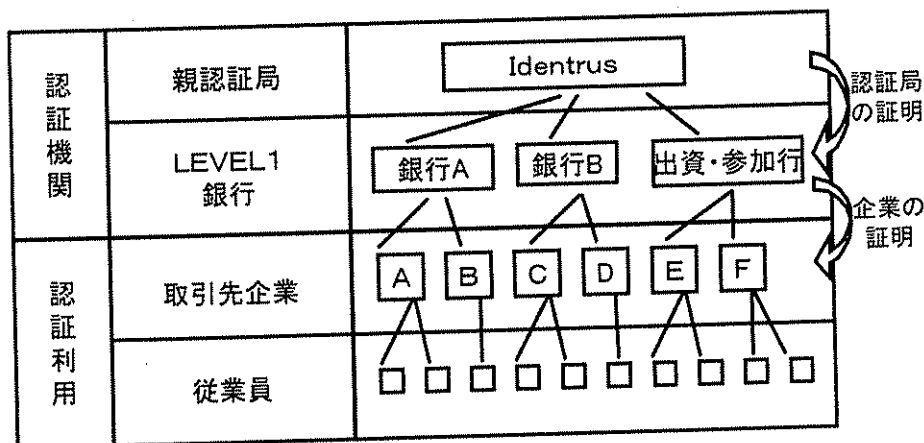
Identrus は、企業を比較的良く知り得る立場にある銀行自身が、電子認証業務を行うことを目的としています。例えば、銀行が取引先企業に対し、電子商取引のパスポートを発行するようなものです。

パスポートは、海外で通用して初めて役に立つものですから、Identrus に参加している各銀行は、Identrus の定めた共通仕様に基づきパスポートを発行すること、また、他の Identrus 参加銀行が発行したパスポートを、相互に認め合うことになっています。

加えて、信用力のあるパスポートである必要がありますから、Identrus に参加する銀行には一定の資格が要求されています。パスポートの発行システムや発行手続きについても、厳格にルール化されています。

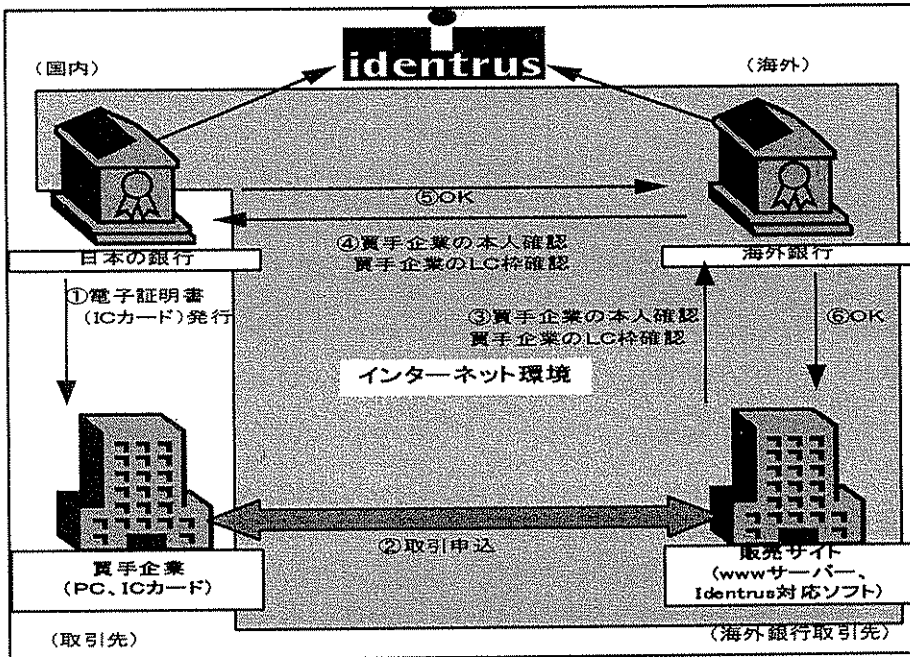
<参考1：Identrusにおける認証体系>

各参加銀行（L1（レベル1）銀行）が各企業の認証を行います。
Identrus が、各参加銀行の認証を行います。



<参考2 : Identrus の4 コーナーモデル>

Identrus の典型的な取引形態は、4 コーナーモデルと呼ばれています。その取引フローは下図のとおりです。Identrus のパスポートは、IC カードに格納されることになっています。



3.1.3 Identrus の今後の展開

Identrus に対応したシステムは、現在各国で、Identrus に参加している各銀行が、構築もしくは構築準備を行っています。認証業務は銀行にとって初めての業務ですので、その為のシステム構築、体制整備、法律・契約面での検討等、課題は多くありますが、平成13年度中には、少なくとも日・米・欧の主要銀行で、基本機能の利用が可能な状態になる予定です。

Identrus は、SWIFT が採用することを決定したことにより、企業間電子商取引における電子認証のデファクトスタンダードになる可能性が高くなりました。

銀行としては、Identrus が、貿易金融EDIを支えるグローバルな電子認証基盤として、利用企業のニーズに応え、成長してゆけるよう、引き続き努力を重ねて行く必要があります。

3.2 SWIFTのe-commerceへの取組

SWIFT (The Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications) は、1973年に設立された、国際的な銀行間の決済ネットワークを運営する非営利の組織です。インターバンクのネットワークなので、あまり一般の企業からは目に見えませんが、現在は、世界で約7千の金融機関が加盟しており、国際的な銀行間の最も重要なネットワークの一つとなっています。

1999年9月のSWIFTの年次総会(SIBOS)に於いて、SWIFTは企業間電子商取引への進出を表明しました。具体的には、Identrusを電子認証の基盤として採用すること、および、Identrusを使用して、次の2つのサービスを開始する予定であることを表明しました。

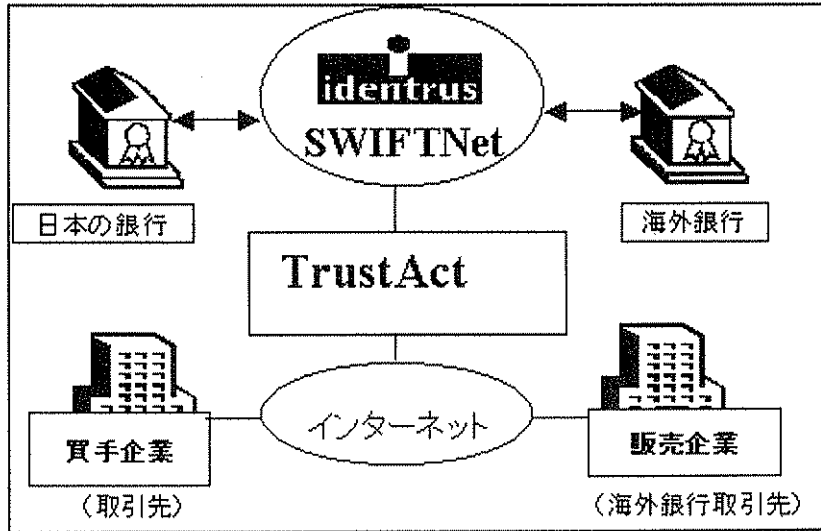
3.2.1 TrustAct

TrustActは、SWIFTの提供するセキュアなネットワーク(以下「SWIFT ネット」と言います。)とインターネットとの中間にあり、両者を結び付けるサービスおよび機能です。例えば、買手企業から販売企業へ、発注書を発信する場合、「買手企業→インターネット→TrustAct→インターネット→販売企業」という経路で到達することになります。

利用者(買手企業および販売企業)は、直接インターネット経由、発注書を授受する場合に比べて、次のメリットがあります。このメリットが、そのままTrustActの主な機能です。

- ・相手方の確認が可能です(買手企業の取引銀行は、販売企業の取引銀行経由、販売企業に対し、買手企業からの発注書である旨を連絡します。)
- ・送信されたメッセージの通信時刻がTrustActに記録されます。
- ・送信されたメッセージの内容も、TrustActに記録されます。

<参考3：TrustActのスキーム図>



3.2.2 e-PaymentPlus

e-PaymentPlus は、TrustAct 上で実現されるアプリケーションであり、一言で言うと、支払い保証のスキームです。

上記の例で、買手企業は、買手企業の取引銀行に対して、発注書に支払保証をつけてくれる様、求めます。同銀行は、買手企業に対する信用供与が可能な場合、販売企業の取引銀行経由、販売企業に対し、支払保証を行う旨を通知します。ここに至って、現状の信用状に類似する機能が、電子的に行われることが可能となっています。

3.2.3 TrustAct および e-PaymentPlus の今後の展開

TrustAct および e-PaymentPlus は、平成 13 年度に、SWIFT において仕様の確定とパイロット運用が行われる予定であり、14 年度には、実用化が開始される予定です。

3.3 Bolero (Bill of Lading for Europe)

上記のように、Identrus や、SWIFT の e-commerce への取組によって、電子商取引の展望が相当に開けてきました。支払保証という信用状類似の機能も登場しました。

しかし、これまでのスキームの中には、貿易業務の重要な主体である、船会社や保険会社等は登場しません。船荷の所有権を表象する重要な有価証券(船荷証券、Bill of Lading)も登場しません。

これまでのスキームに、貿易業務として欠けている機能・要素を、補完可能なプロジェクトとして、Bolero があります。

3.3.1 Bolero の概要

Bolero とは、貿易金融 EDI のネットワークを提供する、営利団体です。SWIFT および TT Club (Through Transport Club、国際的な船会社や運輸会社、港湾当局等で構成される相互団体) の出資により、1998 年 12 月に設立されました。現在では、日・欧・米の主要な銀行や企業が、参加しています。

Bolero は、国際的な貿易金融 EDI プロジェクトとしては初めてのもので、各国の商社、企業、金融機関等の注目を集めています。

3.3.2 これまでの Bolero の取組

Bolero では、これまでではどちらかと言うと、船荷証券の権利移転が主に考えられていたと思います。その特徴は次のとおりです。

- ・ ユーザー間の権利義務を定めた規則書 (Rule Book) に基づき、ユーザー同士が電子データを交換するためのインフラ (Core Messaging Platform) を提供する。
- ・ 貿易書類のうち、船荷証券を電子化し、電子化された船荷証券の移転管理はデータベース (Title Registry) により行う
- ・ 船荷証券以外の書類については、当初は、イメージ形式での授受のみ可能でした。その後、XML を用いて標準化する方針に転換しており、50 種類程度の貿易書類の標準化を実施中です。

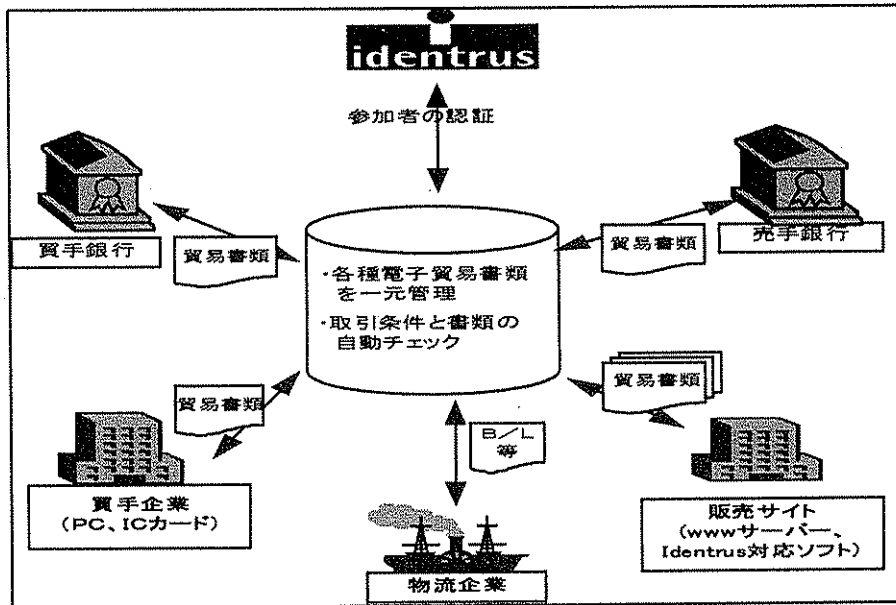
3.3.3 Bolero の新しい展開

Bolero は、Identrus を電子認証基盤として採用することを表明するとともに、新たなプロジェクトを開始しています。そのプロジェクトでは、各種貿易書類を一元的に管理するリポジトリを構築し、当初契約から始めて、後続の貿易書類を全て、リポジトリに格納していくものようです。

これにより、当初契約と後続書類 (例えば信用状やインボイス) の内容との自動チェックが可能となり、もしこれが実現された場合は、銀行のみならず貿易業務に携わる企業にとって、大変大きな、抜本的な効率化が見込まれることとなります。

また、条件付支払も可能になります。例えば、当初契約で支払条件が船積時払いだった場合、船会社からの船積み完了メッセージがリポジトリに到着したことにより、自動的に支払いを起こすようなことも可能になります。

<参考4：Boleroのスキーム概念図>



3.4 アジア諸国の貿易金融 EDI システム

日本において TEDI プロジェクトが行われているのと同様に、アジア諸国においても、韓国(KTNet)、香港(Tradelink)、台湾(TRADE-VAN)、シンガポール(Trade Net)などで、貿易金融 EDI システムが稼働しています。

これらアジア諸国の貿易金融 EDI は、貿易関係業界と政府当局間における手続を電子的に処理することから始まり、徐々に他の貿易業務の電子化に拡げつつあるという状況です。国際標準である UN/EDIFACT を採用して、EDI 化に積極的に取り組んでいます。

4. 電子貿易取引の今後の展望と課題

銀行から見ますと、上記の SWIFT ネットおよび Bolero を中心に、国際的な電子貿易取引が進んでゆく、そして、日本の TEDI のような、各国の貿易金融 EDI ネットワークと接続されていく、という流れではないかと推測されます。

送金ベースの取引に支払保証だけ付く様な、比較的単純な取引は SWIFT ネットで、信用状や各種貿易書類の付帯した取引は Bolero へ、というすみわけが起きてくるのではないのでしょうか。

但し、どのプロジェクトも、まだ始まったばかりであり、今後、銀行を含めた、貿易関連各業態企業の、継続的な努力が必要なことは言うまでもありません。銀行から見た電子

貿易取引の課題としては、次のようなものがあります。

4.1 電子的な取引の有効性

そもそも電子的な取引は法律上有効なのか、という問題がありますが、この問題は、相当程度解決されていると思います。

各国の法制との兼ね合いも残っていますが、Identrus、SWIFT、Boleroとも、予めルールを定めておき、参加者はこのルールに従うことで、すなわち当事者間の契約として、解決しようとしています。信用状の様な書類も、同様の方法で解決可能と考えています。

4.2 電子的な船荷証券の効力

電子的な船荷証券（以下「電子船荷証券」と言います。）の効力は、紙の船荷証券（以下単に「船荷証券」と言います。）の効力とは異なります。

船荷証券は輸出者と運送人との間の貨物運送契約に基づき、運送品が船積みされた時に運送人により発行される有価証券であり、運送品の引き取り又は運送途上における運送品の譲渡のためには船荷証券の呈示、交付を必要とされています。

船荷証券を発行した場合には、運送品の処分は証券をもってしなければならないとされ（商法 573 条）、さらに、船荷証券により運送品を受け取ることができる者に証券を引き渡した場合には、その引き渡しには運送品の引き渡しと同一の効力が認められています（同法 575 条）。

これらの法律を基礎として、例えば銀行が輸出手形を買い取る際に、船荷証券を担保として預かっておりさえすれば（法的には譲渡担保と解釈されています。）、万一第三者が、実は私の貨物だと主張するようなことがあっても、銀行は、法的に保護されることとなります。

電子船荷証券には、このような法律の保護が及びませんから、例えば輸出者の債権者が貨物を差し押さえるようなことがあった場合、銀行は保護されない懸念があります。ただ、この問題は、各国の法制に関わる問題である故に、短期間で解決することは困難だと思えます。

当面は、銀行としては、与信を行う際のリスクとして割り切る、割り切れる取引先に対してのみ電子船荷証券を担保とする買い取りを行う、ということしか無いのではないかと考えています。

4.3 各プロジェクトとの相互接続と貿易書類の標準化

貿易金融 EDI には、複数の国の、銀行や輸出・輸入企業の他、運送会社、保険会社、海貨業者など、多数の企業が登場します。さらに、各国の通関当局なども関連します。これら、複数の国にまたがる多数の主体が、ひとつのネットワークなりシステムを利用することは、あまり想定できません。

やはり、複数のネットワークやシステムが相互接続されて、全体として国際的な電子貿易が実現されてゆくというのが、将来の姿であると想定されます。その基幹となるネットワークなりシステムは、先ほど述べましたように、SWIFT なり Bolero になる可能性が高いと思います。

SWIFT や Bolero と、例えば、日本やアジア諸国の貿易金融 EDI システムを比較した場合、基盤となるシステムは異なっているものの、

- ・ 国際標準の UN/EDIFACT に基づいて貿易書類の標準化を推進していること
- ・ 技術的には、XML の文書形式を用いていること

においては共通しており、相互に協力していく余地は十分にあるのではないかと思います。

4.4 決済システムとの連携について

現在、国際間の資金決済は、原則として、各企業の指図に基づき、その取引銀行が、相対決済する仕組みになっています。具体的には、多くの場合、各企業が取引銀行に対して、書面による指図を行うことにより、取引銀行は、SWIFT 経由支払指図メッセージを授受し、コルレス銀行間で、もしくは各国の決済システムを通じて、決済しています。

従来の電子貿易プロジェクトでは、決済システムとの連携が今ひとつはっきりしていませんでした。ところが、

- ・ Bolero の発展により、条件付の支払も可能になること、
- ・ SWIFT の TrustAct では、企業から直接 SWIFT へ支払指図を流せること

を考え併せれば、輸出入者の当初決済条件に従って、電子的かつ自動的に決済が行われることも、十分に視野に入ってきたと考えられます。

(細川 通則・山田 則人)

IX. 損害保険における EDI 化への課題

1. 損保業界 EDI 化への現状と方向性

EDI による保険の申し込みは、大手商社・メーカーと保険会社間で 1980 年代半ばから行われており、既に申し込み件数の 4 割以上を占めていると推測されます。その中には、保険会社で処理したデータも EDI により送信されている場合もありますが、これらの企業との送受信システムの方法は、それぞれの企業のシステム状況に従って、それぞれ異なっています。

保険会社にとっては顧客のシステムの状況に常に合わせなければならないこと、さらに、各顧客のシステムが変更される度に、開発・修正作業をせざるを得ない為、その負荷は相当なものになってきており、接続問題は保険会社泣かせとなっているのが現状です。

パソコンの急激な発達・進化により、企業内システムもパソコンをベースにしたものになりつつあり、顧客のシステム環境も変化しています。EDI の送受信方法も、ホストからホストであったものが、インターネットを利用する等パソコンベースに変わろうとしています。

また、これまでの大企業による大量データの送受信とは別に、ホームページを活用して申し込み処理を行う方法が開発され、本邦において中小企業を対象に、数社ですでに実用化されています。現在のところまだ大規模に利用されているようではありませんが、今後は加速度的に一般化することも予想されます。

欧米に於いては、1997 年頃から自動車保険を主体にインターネットを使用した保険募集を大々的に始めました。貨物保険分野においても、昨年 (2000 年) 頃からは、ブローカーが積極的に、このウェブを活用した申し込みや引き受け書発行方法を開発し、顧客や保険会社に売り込んでいます。

損保業界においては、貿易金融取引に係わる外航貨物保険の機能を果たすため、関連する各業界との情報交換や同業社間での情報交換を進めるだけでなく、大手損保を中心に、EDI 推進に係わる団体・組織に加入し、技術的な方法を具体的に検討・開発しています。各損害保険会社においては、社内のシステムを外部環境の変化に合わせる必要があり、それぞれに取り組み始めていますが、規制緩和、業界再編成という状況下に於いて、各業界と同様に簡単な取り組みとはいえません。

さらに、損害保険も各種法律・規制下におかれているため、技術的な面を詰めるとともに、法律・規制等の様々な課題を解決し、標準メッセージ・コード等を統一しなければ

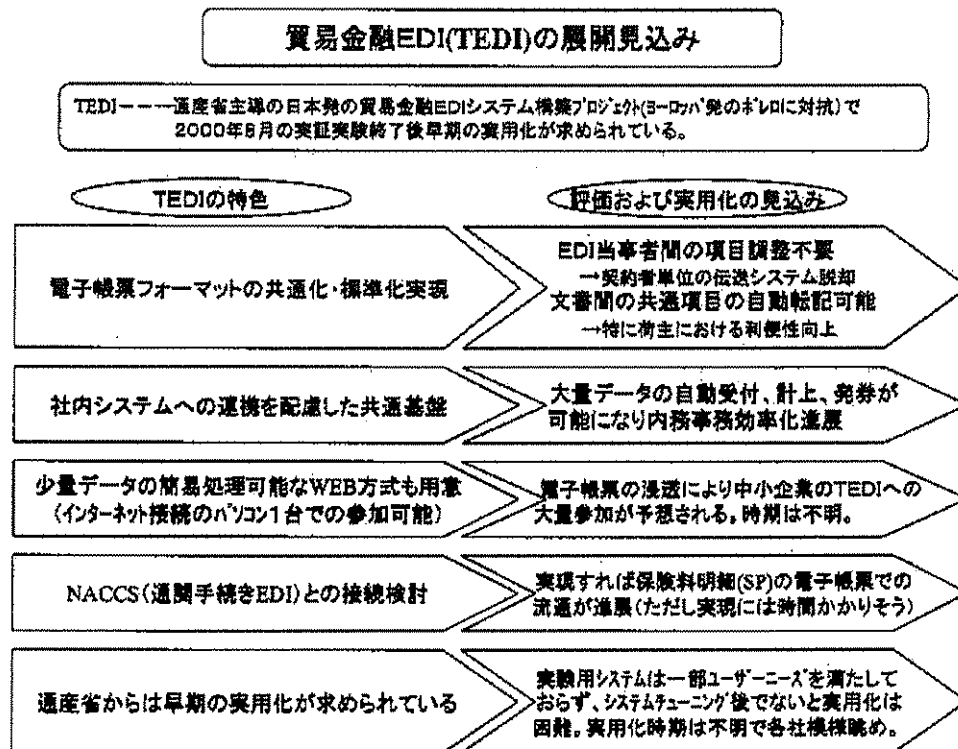
なりません。2000年11月に成立し、2001年4月1日から施行される金融商品販売法等、法制面、規制面の状況も常に変化していますので、それに合わせていくことも必要とされています。

海外も含めたITの技術的な環境変化と法律的な環境変化に常に影響される中で、貿易関連業界のIT化のスピードに合わせてながら、実現に向かって着実に進めています。

1.1 貿易金融EDIプロジェクトへの参加とその評価

貿易金融EDI共通基盤(TEDI)を作成する目的で、通産省主導のプロジェクトがシステム・規約等の作成とその実証実験を1999年4月から行ってきました。2000年8月に実証実験を終了し、実用性・安全性において問題なしとの結論を得ましたが、今後の実用化のためには、操作性、機能面において、なお、改善すべき課題が確認されています。

これまでの評価および今後の展開について次のようにまとめてみました。



今後の本格的実用化に向け一層のシステム機能充実、海外を含めた普及促進、各種標準化推進の役割を担う組織として、民間レベルでTEDI CLUBが2000年11月に設立されました。

損害保険大手4社（住友、東海、三井、安田）においては、当初から貿易金融プロジェクトに参加し、保険フォーマットの共通仕様などの検討を行い実証実験に加わっていましたが、TEDI CLUBに入会し引き続き実用化に向けて鋭意取り組んでいます。

貿易金融に関し、EDI化、ペーパーレス化が進むことが充分予想されますが、現在のところこの問題を検討している唯一の国内組織であるTEDI CLUBにおいて、外航貨物海上保険の国内標準仕様を作り上げようとしています。規約、技術、標準化、普及の各部会で保険分野からの活躍が期待されています。

1.2 TEDI、BOLERO、インターネットの3つのツール

TEDIに関する状況は前記のとおりであります。欧州での貿易金融EDI上の中核的なプラットフォームとして、BOLEROが知られています。すでに保険証券も他のドキュメントと同様にデータ授受のためのルールやフォーマットは用意され、通信手段を有償で提供できるようになっていますが、保険に関し実用化している状況ではありません。

欧米では、そもそも保険引き受け方法が異なり、無証券化、Insured Invoice化等による保険証券の簡略化が一般的であり、保険証券そのものが必要とされていません。米国においては、通関における関税も、FOB Valueをベースにしており、保険料に関する書類は必要とされていません。こういった背景があるためと考えられます。

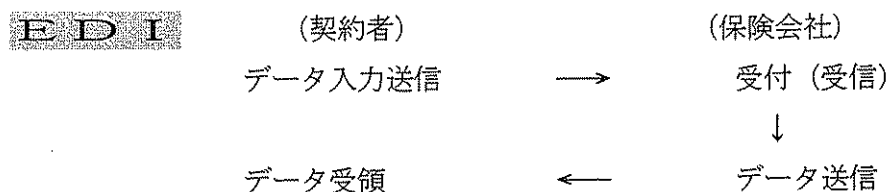
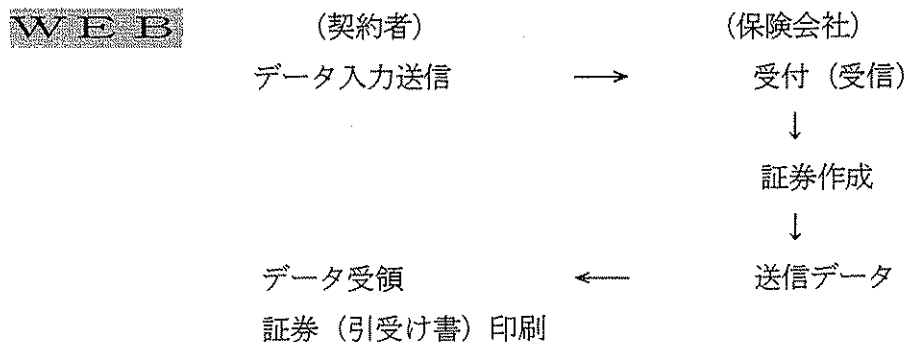
日本の金融機関においては、一部の大手都市銀行等が参加しておりますが、まだ実用化の規模は小さいのが実状です。従って、損保業界としては関心をもっていますが、現在のところでは、主にTEDIを中心に活動しています。しかしながら、今後はBOLEROにおいても今まで以上に参加・活動していくことになると思います。

BOLEROやTEDIについては別の章で詳しく説明されていますので、ここではインターネットを活用した別の動き（契約者が保険会社のインターネットWEBサイトにアクセスし保険を申し込む方法）について、一つの例を簡単に説明します。

契約者とはあらかじめ契約内容を決めておき、包括予定証券を発行します。次に、決められた内容をパターン化し、保険会社のWEBサイト上に登録しておきます。契約者は保険の申し込みをする都度保険会社のWEBサイトにアクセスし、契約パターンに船名、出帆日、貨物数量、インボイス金額等を追加入力して、保険会社に送信してきます。保険会社は、送信された内容をチェックの上、保険料等を記入し、返信する、というのがこの方法の基本的フローです。

この方法は、TEDIやBOLEROの考え方とはニーズの異なるところから始まっていますが、今後どのように発展するか注目しておくべきものと考えます。

新しい二つの流れ（フロー）



2. 損保業界 EDI 化に向けて検討すべき課題

貿易金融取引の仕組みの中で、損害保険は、貿易手続きの一つの機能を果たしていますが、それだけでその機能が終わっているわけではありません。損害保険においては、損害が発生し、損害調査を行い、保険金を支払い、場合によっては、運送関係者への求償を行い、その回収を完了しなければ終わりません。

保険募集代理店、損害調査代理店等が絡み、保険契約申し込みに係わる業務フロー、保険料の請求と精算に係わる業務フロー、さらには保険金支払いに関する業務フロー等を考えなければなりません。しかも、先に説明しましたように、各業務フローとも法律および規制面での問題をクリアして電子化を進めることが要求されています。

また、保険は荷主が輸送途上で被った損害をカバーする為にかけているわけですが、保険証券そのものが貿易金融取引の中で実際に機能するのは、決済における銀行や通関における税関という場であります。そこでの取り扱いの問題は損保業界から働きかけなければ解決しないでしょう。

本邦から見た輸出を考えると、輸出先相手国のインフラ整備も念頭に置いて議論することも必要になります。

以上のように解決しなければならない種々の課題が依然山積みですが、これらの主な課題について次の通り再度整理いたします。

2.1 申し込みにおける契約者の付保意思の確認

保険契約は、契約者からの保険申し込みに対して保険会社が引き受けを承諾した時点で成立する諾成契約であります。保険申し込み業務フローが EDI 化されても、契約成立までのプロセスは従来通り契約者と損害保険会社との間で、何らかの通信手段をもって事前に交渉が持たれます。

両社によって、保険を申し込むもの、引き受けるものを、あらかじめ決め、契約を締結しておき、その際に保険会社は、契約者の署名捺印を取り付けておきます。その契約の内容に従って申し込みがされるとの前提で考えますと、一輸送毎の保険の申し込みにおける、契約意思の確認という作業は、送信されてきたデータが間違いなく本人であるとの確認ができればよいと考えられます。

これについては、損害保険に限られた問題ではなく、また、IT の技術によって解決が可能な問題と考えられます。しかしながら、次のような現状を考えると、業界としての十分な検討が未だ必要であると言わざるを得ません。監督官庁の理解を得ておくことがポイントになるかもしれません。

保険契約の締結または保険募集に関し、保険会社の遵守しなければならない関連法規には、

- ・ 保険業法第 300 条 1-1 (重要事項説明)
- 同施行規則第 53 条 1-6 (重要事項説明・書面交付)
- 第 234 条-5 (共同保険契約)
- 第 53 条 2 (外貨建て)
- ・ 金融商品販売法 (平成 13 年 4 月 1 日施行) (信用リスク=破綻リスク、市場リスク)
- ・ 消費者契約法

があります。

これらに基づき、保険会社は契約募集する際に、契約者に重要事項 (重要事項については次の項目 2.2 を参照) を説明し、その内容を理解してもらい、契約意志を確認するために、署名・捺印を取り付けなければなりません。先に説明しました、EDI 化したとして

も、「あらかじめ契約を締結しておき、その際契約者の署名・捺印を取り付けておくことを前提とした」理由が理解できると思います。

次の項の重要事項説明に関しても、上記法規に関連します。

2.2 契約者への重要事項説明

損害保険会社は、契約締結に関して、契約者に重要事項を説明し、確かに説明を受けたことを確認するための署名・捺印が求められています。保険会社が説明しなければならない重要事項の例は次のようなものです。

- ・ 契約者での内容確認の必要性（被保険者、保険条件、貨物、保険金額および保険価額、輸送用具等）
- ・ 保険金額外貨建て（為替レートの変動により契約締結時と保険金の支払い時とで、円貨に換算した保険金額が異なる）
- ・ 保険金を支払えない主な場合
- ・ 事故に遭ったときの処置
- ・ 信用リスク
- ・ 市場リスク

信用リスク・市場リスクは、損害保険では、ちょっと耳慣れない言葉かもしれませんが、昨年 11 月に成立した法案『金融商品販売法』で決められたものです。信用リスクとは、簡単に言うと、引き受けた保険会社が経営破綻した場合、保険金・返戻金等が削減されることがあること、貨物保険は、損害保険契約者保護機構の補償対象に該当しないことです。

市場リスクは、外貨建の輸入金額を円換算し、円建て保険金額にする場合の円貨換算率です。

これらのことは、外航貨物保険においては当たり前のことと考えることは簡単ですが、現状では、損害保険会社は、契約者に説明をした事実を明確にするために、契約者が確認したという捺印・署名を求められています。EDI 化されても、別個にこれらの対応を書面で契約者と交わすことにより、この種の問題を解決する方法を取ることが適切と考えます。

2.3 保険約款の取り扱い

日本の損害保険会社が扱っている外航貨物海上保険はロンドンマーケットに従っていますので、各社とも基本約款は同じです。基本約款は、現行の証券フォームの表裏に記載されていますが、これを電子化された保険証券に電子メッセージとして組み込むことも可

能です。技術的には、印刷も問題はありません。

しかし、EDI化のためにTEDIやBOLEROといった機関を利用することを考えれば、むしろ、電子化された保険証券には、約款名のみを記載するか、あるいは「〇〇約款を参照」と記載するかなどして、簡略化し、これら約款の内容を参照できる方法を明確にしておくことが、より実用的です。国際的に通用する証券であり、基本約款は各社毎に内容が今後変わることはありませんが、損害保険会社毎にホームページを開き閲覧できるようにするか、中立機関に事前登録し、常に更改しておくとかの対応をとることが必要です。

問題は、特別約款です。輸出輸入を取り扱う外航貨物海上保険は、自由料率/自由設計の商品ですので、物流の実態、輸送される貨物の性質、梱包方法等に従い、契約者のニーズに対応すべくオーダーメイドの設計がされていました。その結果様々な特別約款が作られてきました。

一般的な貿易取引において使用される約款は、各損害保険会社の中では、ほぼ標準化してきてはいますが、一方では、物流等の変化に応じてその内容も変化し続けています。標準約款として、一部は上記基本約款と同様な扱いを取ることも可能と考えますが、一部カスタマイズ型の特別約款を、電子化された保険証券のデータとして取り扱うことは避けられそうにありません。

いずれにしても、損害保険会社においては、特別約款の整備（整理・統合、標準化）やコード体系化を一層進めておかねばなりません。

2.4 データ訂正の取り扱い

データの訂正は、データの改竄の問題と共通する課題です。紙ベースにおいても、保険証券の偽造・改竄は起こりうるわけで、特に海外でクレームが処理される場合に心配されます。とは言え、これまでに損害保険会社でこれが問題になったケースは聞いたことがありません。

偽造・改竄については、書類が電子化されたことによる固有の問題ではありませんが、電子署名といった機能を利用すれば、この問題は解決されます。

また、一度送られた証券内容に変更訂正があった場合、損害保険会社のみが、訂正後の再送信を行えるように、技術的に対応する方法を検討するのがよいのではないのでしょうか。

登録局のシステムで、証券データを記録し、データの訂正/削除/取り消しの履歴管理を行うという案もありますが、費用対効果を考えると実効性があるかどうかは、十分検討する必要があるのではないのでしょうか。

2.5 海外クレームの処理

クレーム処理を行うに当たり、照査や証拠資料として採用される書類が電子化された場合の有効性、証拠能力についての評価が課題となります。

輸出の場合、クレームの処理は、海外で行われますが、その際、保険会社から委嘱を受けたクレームエージェントが実際には処理します。これらのクレームエージェントに電子化された書類（データ）をどのように提供するのか。海外の各国において、実際対応が可能なのか等々整理する必要があります。また、各国の状況が異なる現時点では、簡単に解決できるようには思えません。

海外クレーム処理についてを中心に、以下に項目毎に整理してみましょう。

・ 電子化されたクレーム書類の有効性と証拠能力

電子取引を行う当事者間においては、あらかじめ電子データの有効性や証拠能力に関し合意しておけば問題は解決できると考えます。しかしながら、貿易実務では、貨物の荷主が変わっていく、すなわち輸送途上で、書類で転売されていく場合がよくあること（被保険者＝保険金を受け取る権利を持つ人が当初の当事者と変わる可能性があること）。また、有無責等で保険金支払いに関し、もめた場合などには、訴訟問題になることも充分考えられることから、各国の状況にもよりますが、電子データの有効性・証拠能力が国際的に公に認められていなければ、当初の当事者以外への電子データの有効性は疑問と言わざるを得ないでしょう。

もちろん、転売されるケースばかりではありません。実際にはかなりの量の貨物が、現地法人等自社の関連会社に輸出されていますが、この場合は、すでに、データでクレームを処理している例もあります。

売買契約上で保険の内容を明確にしておくことによって、トラブルを避けることも一つの解決策と考えますが、完璧とは言い難く、慎重な判断、対応策等が必要かもしれません。課題は依然解決されていませんが、全世界が電子データ化するわけではないので、徐々に進めていく過程で解決していくことになるのではないのでしょうか。

・ 電子化されたクレーム書類の損害保険査定代理店への提出

損害保険会社は、海外で発生するクレームを迅速に処理すべく、世界各地に損害査定代理店を設置して顧客サービスの充実に努めています。保険金請求者から事故通知を受け

た損害査定代理店は、立ち会い調査を行い、損害状況・原因の把握と損害額の算出をして、サーベイレポートを作成します。これを損害保険会社の本社または海外査定拠点、あるいは統括査定代理店に送付して、ここで、支払保険金額が保険金請求者と協定され、保険金が支払われます。

通常は、保険金請求者は、保険証券 (Insurance Policy) もしくは保険引受書 (Insurance Certificate) を他の船積書類と一緒にサーベイヤーに提出します。電子化されたクレーム書類をそのまま利用して、サーベイヤーが損害調査を行う場合は、電子データの内容を充分理解してもらう手段を何らかの方法で取らなければなりません。

一般的には、損害保険会社は、世界各地のネットワーク (損害査定代理店) に保険に関する電子データの内容を別途連絡 (提出) することになります。貿易取引の当事者ではありませんので、あらかじめ電子データ取引を行う当事者に含め、電子化されたクレーム書類をそのまま渡すことには基本的に無理があると考えます。

具体的な方法としては、二つ考えられます。

一つは、事前に保険の内容をサーベイヤーに連絡しておくことです。スポットで輸出されるケースは意外に少なく、大半は、商売は継続的に行われます。先に説明しましたとおり、事前に保険契約を締結した後、すみやかに輸出される仕向地のサーベイヤーにその内容を連絡しておく方法です。

もう一つの方法は、サーベイヤーが事故連絡を受けた後で、損害保険会社は、該当する保険契約情報を連絡する方法です。スポットでの引き受けの場合にはこの方法が適当です。クレームが起るかどうかは判りませんし、クレームの発生しない確率の方が圧倒的に高いのですから。

尚、保険金請求者が電子化されたクレーム書類を紙に打ち出して、従来通り紙でサーベイヤーに渡す方法も考えられます。転売される場合のことを考えると、この方法では無理が生じますが、決まった輸出先であれば有効な方法です。

このように、いくつかの手段を講じることによってこの課題は解決されるでしょう。

・ 電子化されたクレーム書類のデータ改竄

この課題は、電子化されたクレーム書類 (特に保険証券) の途中のデータ改竄がないことを損害査定代理店にどのように確認させるか、損害査定代理店が電子化されたクレームデータ書類をそのまま信用してクレーム処理をした後に保険金の二重払いが発覚した場合の責任は如何に、といったところでしょう。

これについては、前記の項目の課題と合わせて整理していくことができます。

・ 電子化されたクレーム書類を使った損害賠償請求

損害保険会社は、貨物に損害を与えた原因に輸送関係者のミスがあり、輸送契約書上で輸送関係者の過失が免責とされていないならば、保険金を支払った後、ミスの当事者に対する損害賠償請求権を保険金受取人から継承して、損害賠償請求手続きを行います。

この場合、電子化されたクレーム書類を使ってその行為・手続きが可能かという一番やっかいと思われる問題が発生します。電子化されたクレーム書類とともに、損害賠償請求権を保険会社が引き継いだ証拠書類としての権利移転書を省略もしくは電子データ化できるかといった課題です。

BOLERO や TEDI といった機関・組織を利用した電子化の場合やある特定の荷主・輸送会社・保険会社等あらかじめ該当者が決まっているような場合は、全当事者であらかじめ合意しておけば、これらの書類でも損害賠償請求に関しては問題はないはずですが、訴訟となった場合は別になると考えた方がよいでしょう。

訴訟提起手続き上で電子化された書類を裁判所が認めるか否かは、国によって大きく異なることが充分予想できます。現在でも訴訟手続きは、国によっては複雑かつ他国には理解できないようなこともあり、そう簡単に認められるようになるとは考えられません。

今のところは、電子署名などは考えられるような状況には思えません。(例：メキシコ合衆国においては、訴訟には、保険証券の ORIGINAL を必要としています。)

また、コンテナ化が進むに従って、複合輸送契約が多くなり、この場合は、BOLERO、TEDI といった機関・組織を利用していない当事者に損害賠償請求することになることもあり、事前の合意が意味をなさないことも多いでしょう。損害賠償請求は、争い事ですので、請求される方は、何だかんだと書類を要求してくる場合も多く、また、訴訟にならずとも、その交渉はスムーズにいかない恐れがあります。この場合は、書面を新たに準備する(保険証券を発行する)ことによって解決するなどの対応策で解決するしかありません。折角データ化したにも係わらず、手間が減らないといったことになります。また、第三者によって引き起こされた事故が原因で貨物に損害が被った場合など(貨物を運んでいる船に他の船が衝突した結果運んでいた貨物に損害が生じた場合など)は、第三者に損害賠償請求することになり、この場合も同じような問題が発生します。

各国の法律・習慣および裁判制度に大きく左右されますので、詳細な検討が要求されています。

・ 電子化による損害査定代理店の業務への影響

損害査定代理店が作成する鑑定書(サーベイ・レポート)も電子データ化しないと、一連の電子化は進みません。現状では、タイプ打ちのレポートからパソコンを利用したレ

ポートが次第に増えてきています。また、自動車を対象としたサーベイにおいては、その結果を電子データ化して損害保険会社や荷主に提供するなど、限定された部分ではすでに実用化しています。

レポートに使用される証拠写真については、デジタルカメラで撮影されたものの利用が増えてきています。デジタルカメラで撮影された映像は修正等が容易に可能であり、当初証拠になり得るかとの疑問も少なからずあったのですが、今のところ、特に問題が生じていないようです。

今後のITの進歩に従って、電子化は進むと考えています。どこの企業にとっても同じですが、電子化するには、かなりのコストが掛かります。サーベイヤーにとってのこのコストは、直接に大きな利益の生む投資ではありません。規模的に大きなサーベイヤーは少ない（個人企業も多い）ので、大半のサーベイヤーにとっては頭の痛い問題です。サーベイヤーの淘汰の時代になるかもしれませんが、損害保険会社にとっては、サーベイヤーの持つIT技術よりもサーベイ技術・能力の方が最終的には大事になるということも事実です。

事故の原因や事故・損害状況などは様々です。全てがデータ化できるようには考えられません。電子データ化はある程度制限されます。

2.6 保険証券への信用状における指定事項の記載

海外の銀行が開設する信用状（Letter of Credit）の保険に係わる条項文言は多種多彩であります。同じことを意味していると理解できても、表現が少しずつ異なる場合も多く、また、念を押す為にわざわざ文言を追加したり、免責にされないようにするためにそうすると考えられるものもあります。

例えば、基本条件がオールリスク（All Risks）を指定しておきながら、盗難不着危険（Theft, Pilferage and Non Delivery）や淡水濡れ損害（Fresh Water Damage）の担保の記載を証券に求める場合などです。

あるいは、信用状に指定された内容で保険証券を発券しても、上記の場合などのように、わざわざ信用上に記載されている文言を一字一句その通り保険証券に記載しないと銀行を通らないなどといった、損害保険会社では、全く理解できないこともよくあります。

国際商工会議所（The International Chamber of Commerce）でも貿易決済のEDI化に取り組んでいますが、貨物代金の決済の仕組みがその中心となっており、保険条項につい

ては取り置かれているように思われます。しかしながら、信用状の保険条項欄に記載される内容は、保険契約の重要項目であります。

EDI 化には、信用状の電子フォーマットで保険条項欄のパターン化・標準化が欠かせません。これができないと、損害保険会社における 100%電子データ化は達成できません。信用状に関しては、損害保険会社は当事者にはなれませんので、簡単に解決できる課題ではありません。国際商工会議所に信用状の保険条項欄のパターン化・標準化に向けた取り組みを促すことやバイヤーに開設銀行への改善を要請するといった働きかけが必要です。

2.7 損害保険代理店との関係

保険契約者と保険会社の契約には、保険代理店やブローカーが介在する場合がほとんどです。電子化する場合には、これらの保険代理店、ブローカーが電子化に対応できるかが課題になってきます。

2.8 輸入通関システムとの連携

日本では、輸入通関時に関税額の算出のために貨物海上保険の保険料が必要です。必ずしも保険料請求書 (Debit Note) の現物が通関時に必要と言うことではありませんが、その場合にはそれなりに別途手続きが必要となります。

現在、税関の SEA-NACCS (海上貨物通関情報処理システム) および AIR-NACCS (航空貨物通関情報処理システム) と海貨業者/銀行/倉庫業者/船会社とはシステムで接続されていますが、損害保険会社は繋がっていません。接続されれば効率的であることは間違いありませんが、実務上積極的なメリットはあるようには考えられません。従って、税関当局において、電子化された保険料請求書 (Debit Note) を通関時に使用できるよう実現を図ることが課題と考えます。

3. 課題解決のアクションプラン

3.1 紙と電子の保険証券の併存時期と業務イメージ

これまで検討してきた内容から、EDI が実用化してからも紙と電子の保険証券の併存

する期間がしばらくは続くものと容易に想像できます。環境が整った企業や国からスタートすることになりますので、世界中がすぐに EDI 化するわけではありません。

これまでも、損害保険会社は、契約者のニーズに応えるために、契約者毎に様々な仕組み作りをおこなってきたことはすでにご説明しましたが、今後も同じように、様々なニーズに応えることとなります。しかしながら、その対応は従来とは異なり、標準化した EDI や WEB を使った二つの方法と在来の紙ベースとに集約すると考えます。

損害保険会社および損害査定代理店は、当分の間この三つの業務ラインを持つこととなります。多分、同一契約者でも複数のラインが必要になる場合もあるかと思われませんが、保険証券の問題に係わらず他の貿易書類においても似たような状況になるのではないのでしょうか。

これは、マルチラインのシステムを構築するといった新たな課題でもあります。

3.2 EDI 化に向けた社内事務処理の整備と標準化の対応

これは、本章の 2. で説明しました EDI 化に向けて検討すべき課題に関係します。以下に主な二つを列挙します。

・特約書の整備・管理方法のシステム化

(本章 2.1 申し込みにおける契約者の付保意思の確認の項を参照)

既に述べましたとおり、EDI 化されても保険契約成立までのプロセスは従来通りとなり、事前に契約締結（特約書の締結）し、それに従った申し込みがなされなければなりません。この内容を詳細に決めておかないと、事前に取り決められた契約が電子データで送られてきたのか、そうでない新たな契約が送られてきたのかの判別が機械上できません。

保険料率もあまりに複雑に設定しておく、機械上で自動的に計算させるのも簡単ではなくなります。従来のように、仕向地別、品目別、納め先別、輸送用具・梱包別、条件別と言ったような複雑な料率体系では対応が大変になりますので、できれば簡素化したいのですが、契約者のニーズ（商売上のコスト明確化）もあり、簡単にいくとも思えません。

いずれにしても、引き受け意図（締結した契約）のはっきりした内容が要求されます。特約書は、本来内容がはっきりしていなければならないのですが、大ざっぱに全ての輸出（輸入）を引き受けるといったケースや料率は都度協定といった曖昧なものもあります。EDI 化を始めるに当たっては、再度見直し整備することが、契約者、損害保険会社の両社に必要となってきます。

整備された特約書の管理方法もデータベース化しないと EDI 化が可能になりません。伝送されてきた申し込み内容と特約書の内容を照合し、料率を特定し、証券作成と保険料計算を行うために必要になります。損害保険会社にとっては、早く準備しておかないといけない課題です。特約書については番号の整理を中心とした管理はなされていますが、その中身までデータベース化している損害保険会社は、あっても例外的、少ないのではと考えます。

・特別約款の整理・統合標準化

(本章 2.3 保険約款の取り扱いの項参照)

上記に関連することになりますが、多種多様の特別約款も EDI 化のために整理されなければなりません。例外を除いてできるだけ数を絞った標準化(コード化)が、円滑な EDI 化を可能にします。これらは損害保険会社だけでは完結できない問題であり、契約者の協力が必要です。

特別約款の整理・統合は、契約者との交渉・協力も含まれ、人手と時間がかかります。

3.3 外部環境 EDI 化に備えた社内連携システムの構築

契約者と保険契約書を締結するのは通常営業部門ですが、その契約書をデータベース化して管理する部署はどこにするのか。そのメンテナンスをどうするのか。契約書のデータベース化が核になりますので、この作業を、損害保険会社の中でどのように機能・組織化するかが重要な問題になってきます。契約書を作成するのは人間ですので、作業内容の精度に差がでてくることになり、内容の整備に結構手間隙がかかります。

解決課題のアクションプランは、システムやアプリケーションと言った機械的な問題だけでなく、社内の環境を整備・構築する問題を含めなければなりません。後者の問題は解決に結構時間が必要されると考えます。今から取り組むべき課題を一つ一つ片づけていかないと EDI 化に遅れる恐れがあります。特に社内環境の整備は巻き込まれる当事者も多く、作業時間がかなり必要です。

4. 今後検討すべき課題

貿易の商取引における貨物海上保険の役割は、あくまでも付随的な、一部分の機能を

その中で果たすにすぎません。CIF輸出においては、申し込み内容を電子データで受け取り、保険証券（保険内容の情報）が、他の書類と一緒に電送されれば問題は解決するといってもよいでしょう。

輸入においては、同じように申し込みを電子データで受け取り、引き受け内容・保険料を電子データで送ればよいわけです。保険料の決済は、保険の契約者との間だけの問題です。

そうは言っても、解決しなければならない課題はいくつもあり、簡単にできるというわけではありません。それについては、これまで説明してきたとおりです。

EDI化は、損害保険会社だけではなく、関連業界各社にとって時間の短縮、事務処理の簡素化等のコスト削減に繋がることは言うまでもありません。時間だけでなく、空間も越えられるわけですから、証券発行業務は、必ずしも日本でなくてもよいことになります。これまで以上に具体的に考えていけば、損害保険会社にとって、今後検討すべき課題がもっとでてきます。もう少しイメージを具体的にし、課題を整理し、アクションプランを示していかなければなりません。その点は次回報告することになります。

ここでは、決済上単なる申し込み・発券機能の範囲のEDI化ではなく、決済機能を備えたフル装備のEDI化の実現について、最後に簡単に触れることにします。

今のところ、保険会社にとって、保険料の決済機能に関し、差し迫った深刻な問題とはとらえていませんが、できれば改善したいところではあります。

外航貨物海上保険における保険契約取引上、通常、保険料は前月分を一括して翌月に支払うことになっています。しかしながら、契約者によっては、15日までの申し込みは翌月払いとか独自に決めており、保険はそれに合わせざるを得ない状況になっています。一月分をまとめた保険料請求書を契約者毎に毎日のように作成提供するなど煩雑になっています。それも契約者毎にフォームが異なるなど一様ではありません。

従って、保険会社にとっても決済機能を備えたEDI化が望ましいことです。Debit Noteそのものが請求書ですが、英文ということもあり、別途請求書を作成するといった作業を行っていますが、税務の問題もあり簡単に解決できません。電子データによる決済機能を含めた検討を損害保険会社としても検討していく必要があります。

(塩野 和弘)

巻末

I. 国連 ECE 勧告第 31 号「モデル EC 協定書」

情報技術 (IT) は文字通り日進月歩の勢いで進歩しているため、電子商取引についての一般企業の期待は、近い将来、インターネットや E メールのように、より一層簡単な手順で、しかも低廉かつ安心して使用できるオープンシステムの実用化にあると思われます。米国においても、EDI 化率は、大手企業の 95% に対して、中小企業ではわずか 2% に過ぎないと報告されています。そこで、多数の中小企業が容易に参加できるような電子商取引を実現するためには、技術的側面だけでなく、法的側面からの環境整備が急務と考えられます。例えば、グローバル・レベルの法的枠組みへの取組みとして、UNCITRAL の「電子商取引に関するモデル法」および「電子署名に関するモデル法案」、WTO 「グローバルな電子商取引に関する宣言」、OECD 「暗号政策に関するガイドライン」、ICC 「デジタル技術で保全された国際電子商取引に係わる総則 (GUIDEC)」などを挙げる事ができます。

国連 CEFAC/LWG (法律問題作業部会) は、これらの法的枠組みが電子商取引の発展のために必要な信用の構築に貢献することは間違いないけれども、電子商取引を実施するためには、なお電子的に契約を成立される手順に関連する問題を解決する必要があると考えます。そこで、企業間における信用の構築およびモデル EDI 交換協定書 (勧告第 26 号) の有効な活用に寄与する目的で、LWG は、1999 年の作業計画の一つとして、「モデル電子商取引協定書」(Model Electronic Commerce Agreement) を開発し、これを勧告第 31 号として国連 CEFAC 総会に提出する準備を進める一方で、各国にこれについて意見を求めました。本特別委員会は、この最終案を検討して、これに対するコメントを提出しました。

E コマースに関する法律制定は、現行法のルールを E コマースに適用することについての法的不確実性をなくす有益なツールとなります。しかし、法律を制定しなくても、統一規則とか標準契約書のような柔軟性をもったツールが、補助的手段として役立ちます。このような柔軟性のある手段の一例は、国連 CEFAC が、電子データ交換 (EDI) のユーザーに対する勧告として 1995 年に採択したモデル EDI 交換協定書 (勧告第 26 号) です。このモデル契約書は、特に EDI という方法によるデータの電子的交換に焦点を絞っているため、技術依存的 (technology-dependent) であります。EDI 以外の技術の使用増加

に伴って、技術独立的 (technology-independent) なモデル EC 協定書に対する要望が高まってきました。そこで、この要望に応えるため LWG は、モデル電子商取引協定書 (Model Electronic Commerce Agreement) を開発したのです。このモデル協定書は、2000年3月に開催された CEFACT 第6回総会で、勧告第31号として採択されました。

モデル電子商取引協定書は、企業間電子商取引の当事者に対して商取引の必要条件を提供することを目的としています。これは、継続的な取引関係にある E コマース当事者だけではなく、一回だけの取引を望む当事者にとっても有用です。このモデル協定書は、電子商取引当事者に対して、一件または数件の電子商取引を適切な法的枠組み内で確実に行うための一組の基本的条項を提供します。このモデル協定書を企業対消費者間の取引関係に使用することは可能ですが、このモデル協定書には、特に、消費者保護に関する条項は含まれていません。そこで、消費者と契約関係を結ぶために本モデル協定書を使用する企業は、国または地方の消費者保護法を遵守しなければならないことを認識する必要があります。

モデル EC 協定書とモデル EDI 交換協定書の条項比較

勧告第 31 号：モデル EC 協定書	勧告第 26 号：モデル EDI 交換協定書
1. 申込文書	
第 1 章 E 協定書	
1. 提案者の確認	
2. 通信	第 2 章 通信および運用
2.1 通信の種類	2.3 システムの変更、2.4 通信
2.2 通信標準、ソフトウェア および第三者プロバイダー	2.1 標準
2.3 受信および信認	第 3 章 メッセージの処理
2.3.1 受信の定義	3.1 受信
2.3.2 受信確認	3.2 受信確認 3.2.1～3.2.3
2.4 通信のエラー	3.3 技術的エラー
3. 有効性および E-取引の締結	
3.1 有効性	4.1 有効性
3.2 E-取引の締結	
3.2.1 申込の定義	
3.2.2 取消	
3.2.3 承諾期間	
3.2.4 承諾	4.3 契約の成立
4. その他の規定	第 7 章 一般条項
4.1 適用法の選択	7.1 適用法規
4.2 無効条項の波及切断	7.2 無効条項の波及切断
4.3 解約	7.3 解約
4.4 完全な合意	7.4 完全な合意
4.5 裁判所の選択	7.7 紛争の解決
[第 1 案 裁判条項]	[第 1 案 裁判条項]
[第 2 案 仲裁条項]	[第 2 案 仲裁条項]
第 2 章 E 取引	
2. 承諾文書	
1. 承諾者の確認	
2. 通信	第 2 章 通信および運用
2.1 通信の種類	2.4 通信
2.2 通信標準、ソフトウェア および第三者プロバイダー	2.1 標準

(朝岡 良平)

II. 国連E C E 勧告第31号

国連E C E 勧告第31号

「電子商取引協定書」

ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT

I. 序 論

電子商取引は、事業運営の効率を高め、貿易手続に関連するコストを削減する新しい機会を提供して、新しい業務や取引方法を進んで採用する事業者に対して増大する競争に耐えうる利益を提供している。

新たに出現した電子商取引プラットフォームやインターネットの使用によって、ユーザーは、データ通信、契約の電子的締結、および新しいビジネス・モデルを展開するための新しいビジネスプロセス管理などに関する諸技術を一つにまとめて享受できるようになった。

紙をベースとする業務手続および手書き署名といった要件に伝統的に基づいている法的枠組みは、これらの新しい技術に適合するように検討されている。グローバルなレベルでは、1996年に採択された国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）の電子商取引モデル法が、法制に適合する枠組みを規定している。世界貿易機関（WTO）、UNCITRAL、経済協力開発機構（OECD）、国連貿易開発会議（UNCTAD）および国際商業会議所（ICC）等の国際機関が、電子商取引に関するグローバル市場の出現によって生じた主要な法律問題に、各国政府や民間機関と一緒に積極的に取り組んでいる。国または地域レベルで、新しい法律がこれらの多くの問題に対処するために提案ないし制定されている。

電子商取引のためのグローバル市場の新たな法的枠組みは、一度完成すれば、さらに発展するために必要な信用の構築に貢献すると思われるが、他方、電子商取引を使用するためには、契約成立の過程による方が取り組み易い多くの問題点が存在している。

II. 目 的

事業者間における信用の構築に貢献することやE D I交換協定書（UN/ECE 勧告第26号）で得られた経験を利用する目的と共に、UN/CEFACT は、2000年3月に開催された第6回会期で以下の勧告を採択した。本会議に参加した国および機関のリストは付属書に掲げる。

UN/CEFACT は、この勧告によって電子商取引を実施するために契約面からアプローチするモデルを勧告する。このアプローチは、事業体が合意すべき日常の商取引を実行する上での柔軟性を兼ね備えた基本的な条項の枠組みの必要性を考慮に入れている。

電子商取引協定書（以下、「E協定書」[E-Agreement] と称す）は、企業間電子商取引の当事者に商取引の必要条件（commercial requirements）を提供するものである。これは、電子商取引（以下、E取引[E-Transactions] と称す）を確実にすることのできる1組の基本的条項を規定するもので、その後、取引当事者は有効な法的枠組み内で取引することが可能となる。

E協定書は、E取引を行うために使用されるすべての種類の電子的通信に適用するものである。特に、EDIに基づいて契約関係を締結する取引当事者に対しては、EDI交換協定書を引き続き使用することを勧告する。EDIを含む各種の電子的通信技術を組合わせて使用して契約関係を締結する当事者には、E協定書の使用を勧告するものであり、必要な場合には、EDI交換協定書の使用をE協定書に置き換えることを勧める。

規 制

E協定書は、企業対消費者間（businesses to consumers）の取引関係にも使用することは可能であるが、これには、消費者保護に関する条項は規定されていない。消費者保護法は、一般に、強行法規であり、消費者と契約を締結する場合、通常は、消費者の国および地域の消費者保護法が適用される。したがって、消費者と契約を結ぶためにE協定書を使用する企業は、これらの国および地方の消費者保護法を遵守しなければならない。

さらに、このE協定書を行政機関や公的機関との取引に使用するときは、適宜内容の変更が必要である。

当事者が為すべきこと

E協定書は、後日E取引を締結するための枠組みを提供する。若干ではあるが、E協定書では、当事者に代替条項を提供している。当事者は、選択する代替条項を慎重に検討して、特に意思表示が示されなかった場合に適用される条項を採択するか、あるいは他の条項を選択するかを決めることが望ましい。さらに、当事者は、E協定書を完成することに関連して、次のステップをとることが望ましい。

- ・使用する通信の種類およびメッセージを決めて、これを第2条に規定すること、
- ・E取引に適用され、履行される契約条項 (terms and conditions) を決めて、これを第2章に規定すること。

また、当事者は、特定の条項に適用される国または地域の規制や一般に考慮しなければならない規制に注意しなければならない。したがって、各当事者は、E協定を締結することに加えて、彼ら自身の国や地域の法律、特に以下の事項の遵守を保証する適切な処置を講じなければならない。

- ・メッセージの保存、
- ・付加価値税およびその他の課税規則、および
- ・データ保護、特に、一方の当事者が欧州連合内の居住者であるときは、データ保護に関する欧州共同体指示 “No.95/46/EEC” にある規則を含むデータの保護。

また、当事者は、使用するセキュリティのレベルがE取引にとって適切なものであることを保証しなければならない。例えば、当事者は、通信エラーやメッセージの漏洩（インターセプション）に対するセーフガードを向上させ、ひいては当事者間の電子通信の記録の証拠価値を高めるために公開鍵暗号方式（public key cryptography）その他の方法の使用を考慮するということである。

多くの司法管轄区域では、参照によって (by reference) 契約に組み込まれた取引条件が両当事者によって合意済みであることについて厳格な証明が要求される。証拠に関する問題を最小限にするために、E取引を締結する際に、E協定書の参照方法に対して合意することや、すべての通信の中に「E協定書の条項に従う」旨の文言を含める合意をすることを、当事者に勧める。この方法は、第2.1条に特定のコードを挿入するか、または「E協定書」という文言を参照し、その後の通信中にこのコードまたは文言を参照することによって行うことができる。

また、商取引当事者は、多くの場合に、電子商取引が国際取引にかかわり、その場合の法律上の複雑な問題を標準的な協定書では取り扱うことができないことに、注意しなければならない。従って、補足的なアドバイスが必要であると思われる。

E協定書の使用方法

E協定書は、1件の取引（one transaction）にも複数の取引（multiple transactions）にも使用することができる。E協定書は、一件の取引のみに使用する場合も含めて、E取引を行う前に締結されなければならない。次に、E協定書は、当該取引に適用される基本的な規則を決定し、これに第2章が含まれるときは、その履行の条件を決定する。E協定が締結されたならば、その後のE取引に関する通信にE協定書を参照することにより、E協定書によって確立された枠組みを具体化することができる。

承諾者は、提案者がオファーした通信方法の中から1つもしくは複数の方法を選択できる。もし承諾者が提案者によって提案されたものよりも少ない通信方法を選択した場合は、提案者と承諾者は、承諾者が選択した通信方法のみを使用しなければならない。

E協定書は、次の2つの部分によって構成される。

A. 申込文書（Instrument of Offer）これによって、一方の当事者は、電子的手段により商取引を行う契約関係を結ぶ申込を行い、他の当事者に対して、このような商取引を行うために準備した取引条件を送信するか、またはこの取引条件を利用できるようにする。

また、この申込文書は、最初に提案された取引条件に満足しない相手方当事者によっても使用されうるものであり、かかる当事者は、自分の提案する変更条件を記載して、新しい申込文書を最初の提案者に送信する。

B. 承諾文書（Instrument of Acceptance）申込文書に提案されている取引条件が承諾しうるものであるとき、申込文書に提案された取引条件の承諾者によって提出される。

両当事者は、上記に替えて、申込文書を送付する前に当事者双方が受け入れ可能なフォームに取引条件を記載して、E協定の内容について交渉することができる。

E協定は、申込文書と承諾文書の交換／合致によって締結され、それ以外の形式を要しない。当事者間の合意した内容は2つの文書の交換によって明らかであるから、署名は必須ではない。

けれども、これらの文書を記録することに関連して、若干の注意が必要である。2つの文書は、それぞれの当事者によって記録され、かつ保存されなければならない。国によっては、証拠に関する条項および仲裁条項は、署名のある書面を要件とされることがある。したがって、これらの条項について、注意しなければならない。

申込文書を送付した当事者は、以下「提案者」(Proposer)と称し、また、承諾文書を送付した当事者は、「承諾者」(Acceptor)と称する。提案者と承諾者を一括して、「当事者」(Parties)と称する。

当事者がE協定を締結したときは、当事者は、その後E協定書に定めた方法にしたがって、E取引に入ることができる。例えば、E取引は、通常、送信者(提案者または承諾者)による申込の発信または表示(display)と相手方からの承諾の発信によって締結される。

この協定書の電子版では、承諾文書には提案者によって選択された通信手段のみが記載されることになる。

E協定書には、当事者が2つ以上の代替文言の中から選択を要するものが多数記載されている。選択事項(choices)には、角形括弧([])がついている。また、代替文言(alternatives)には、間に斜線(/)が入っている。当事者が代替文言を明示的に選択しなかった場合には、下線を施した文言が選択されたものとして適用され、下線を施してない文言は無視される。

A. 申込文書 (INSTRUMENT OF OFFER)

ここに、提案者は、承諾者に対して、以下に規定するとおりの協定を締結することを申し込む。本協定書に従って当事者間に行われるその後の通信はすべて、["E協定書"という文言 / 本契約書を参照する他の認証コード(identification code) またはその他の参照方法]を表示することによって、本協定書を参照する。

承諾およびE協定の成立は、いずれの当事者に対しても、さらに契約関係を締結する義務を黙示するものではないというのが、この申込の条件である。

申込文書は、承諾者が承諾文書に必要事項を記載して、これを送信し、かつ【承諾者が本申込文書を受理してから 24 時間 / (それ以外の時間を指定する)】以内に、承諾文書が提案者によって(第 2.3.1 条に定義されているように)受理されたとき、これによって承諾される。申込文書がこの時間内に承諾されたとき、以下の規定が当事者間の契約を構成する。

第1章 E 協定書 (THE E-AGREEMENT)

第1条 提案者の確認 (Identification of the Proposer)

次の第2.1条に規定する電子的手段によって発信されるメッセージの交換により、提案者と承諾者の間に締結される契約は、次の法人が行うものとする：

[提案者に関する完全かつ正確な事項を記入すること]

- ・会社名
- ・会社の所在地
- ・ID番号/貿易業者登録番号 (Trade Register number) / 専門業者登録番号 (Professional registration number) [持っている場合]
- ・VAT (付加価値税) その他の納税者番号
- ・電話番号、FAX 番号、Eメールアドレスもしくはウェブサイトアドレス]

第2条 通信 (Communications)

第2.1条 通信の方法 (Method of Communication)

[注記：両当事者が通信方法を指定することを特に勧告する。]

提案者は、当事者が以下の通信方法によって通信することを提案する。

[すべての電子的通信 / 特に合意した通信方法]

メッセージの種類 のサンプル	通信方法			
	Website	EDI	e-mail	その他[指定]
申込の誘引/引合				
申込				
承諾				
取消				
受信確認				
通知				
[必要に応じてその 他のメッセージを 追加する]				

承諾文書の中に、承諾者は、自身が受け入れ可能な通信方法を記載する。

提案者および承諾者双方により承諾された方法によるすべての通信を、以下「メッセージ」("Messages") と称する。

第 2.2 条 通信標準、ソフトウェアおよび第三者プロバイダー

提案者は、以下の通信標準 (communication standards)、ソフトウェアおよび第三者プロバイダー (third party provider) を使用する。

- ・通信標準の名称
- ・ソフトウェア製品 / バージョン番号
- ・第三者プロバイダー

いずれの当事者も、当事者間の通信に影響を及ぼす可能性のある、または第 2.1 条及び第 2.2 条に規定する情報を変更する可能性のあるシステムの操作、ハードウェアまたはソフトウェアの変更を行う場合には、事前に相手方にその旨を通知するものとする。この通知に関連して、通知者 (notifying Party) は、相手方に対して、この変更を承諾するか否かを通知者に連絡することを要請する。変更は、相手方がこの変更を承諾したときにのみ、効力を生ずる。

第 2.3 条 受信および受信確認

第 2.3.1 条 受信の定義 (Definition of Receipt)

受信とは、メッセージが 受信者 (receiving Party) が使用している電子アドレスにおいて、受信者が入手しうるようになった / その他の受信の定義を規定する ときに、効力を生ずる。

第 2.3.2 条 受信確認 (Acknowledgment of Receipt)

受信者は、メッセージの受信を確認する義務を [負う / 負わない] ものとする。[ただし、発信者が受信確認を要請したときは、この限りでない。]

受信確認は、[メッセージの種類を指定する / 自動的であると否とを問わず、受信者による通信、または発信者に対して、メッセージが受理されたことを示すに十分な受信者の行為] によって、与えることができる。

メッセージの受信確認を条件とする旨を発信者が表示するか、または法が定める場合には、当該メッセージは、受信確認が受理されるまでは、発信されなかったものとして扱われる。

受信者が受信確認を提供する義務を負い、かつメッセージが受信確認の受理を条件とする旨を送信者が表示していない場合で、[（確認時間を指定する） / 合理的な時間] 内に送信者によって受信確認が受理されなかったとき、送信者は、

- (a) 受信者に対して、受信確認を受理していない旨を述べるとともに、受信確認を受け取る合理的時間を指定する通知を行い、かつ、
- (b) (a) に指定した時間内に受信確認が受理されなかったときは、名宛人に対して通知を行って、当該メッセージが送信されなかったものとして扱うか、または、送信者が有するその他の権利を行使することができる。

送信者が受信者の受信確認を受理した場合には、当該メッセージは受信者によって受理されたものとみなされる。この推定は、当該メッセージが受信されたメッセージに一致することを黙示するものではない。受信確認の中に受信したメッセージに関する記述があるときは、この記述は正確であるものとみなされる。

第2.4条 通信のエラー (Errors in Communication)

当事者は、受信した伝送上の技術的エラーを含めて、メッセージの処理を妨げる状況を他の当事者に通知 [しなければならない / する必要はない]。この通知は、合理的なかぎり迅速に / (時間を指定する) 内に] なされるものとする。

受信者は、別々に受信したメッセージをそれぞれ別個のメッセージとみなし、この推定に基づいて行動する権利を有するものとする。ただし、このメッセージが他のメッセージの複製であり、受信者が合理的な注意をしたならば、または合意した手順を使用したならば、そのことを知ったか、あるいは知ることができたときは、かかる権利を有しない。

受信者は、送信者が送信しようとして意図したとおりのメッセージを受信したとみなし、この推定に基づいて行動する権利を有する。ただし、受信者は、合理的な注意をしたならば、または合意した手順を使用したならば、伝送にエラーまたは遅延が生じたことを知ったか、あるいは知ることができたときは、かかる権利を有しない。

第3条 E取引の有効性と締結

第3.1条 有効性 (Validity)

[注記：多くの司法管轄区域では、この規定が書面および/または署名によることを要件としている。]

当事者は、有効かつ強制可能な債務関係がメッセージの通信によって設定されることに合意する。当事者は、E協定書およびE取引の有効性および/または証拠能力について、当事者間の通信が電子的通信の使用によって行われたという理由だけで、異議を申し立てる権利を明示的に放棄する。

第3.2条 E取引の締結 (Conclusion of an E-Transaction)

E取引は、申込の承諾として発信されたメッセージが、第3.2.4条に定めるとおりに受理されたとき、成立する。

第3.2.1条 申込の定義 (Definition of an Offer)

一人または二人以上の特定の者に宛てて、メッセージの中に十分に確定した内容と、承諾された場合に申込の発信者がこれに拘束される意思を表示し、契約を締結する旨の意思表示が記載されている場合、このメッセージは申込を構成する。

一般に広く電子的に利用されるようなメッセージは、その中に別段の文言がある場合を除いて、申込を構成しない。

第3.2.2条 取消 (Revocation)

申込は、他に異なる合意がある場合または当該申込に明示的に異なる文言がある場合を除いて、取消可能 [である / でない]。取消可能であるときは、承諾の通知が申込の送信者 [によって受信 / に対して送信] される前に、申込の取消の通知が、申込の受信者 [によって受信 / に対して送信] されたときにのみ、申込は取消できる。

承諾は、撤回 (withdrawn) することが [できる / できない]。撤回可能 (withdrawable) であるときは、撤回される承諾が受信される前に、当該撤回の通知が受信されたときにのみ、撤回が効力を生じる。

第3.2.3条 承諾期間 (Acceptance Period)

申込は、これが受信されてから [24 時間 / (その他の時間を指定する)] を経過したとき、消滅する。ただし、申込に異なる定めがある場合、または申込がこの時間内に承諾された場合は、この限りでない。承諾がその後に受信されたときは、受信者は、この承諾を新しい申込として取り扱うことができる。

第3.2.4条 承諾 (Acceptance)

(第3.2.1条に定義されている) 申込は、その送信者が、指定期間内に、この申込の無条件承諾を受信したとき、承諾されたものとする。

第4条 その他の規定

第4.1条 適用法の選択 (Choice of Law)

このE協定は、法の抵触に関する規定を除いて、[(国名を記入する) / 提案者の営業所の所在地 / 国際私法の原則に従って適用される法] の国内法に従うものとする。

E取引は、法の抵触に関する規定を除いて、[(国名を記入する) / 提案者の営業所の所在地 / 国際私法の原則に従って適用される法またはそれぞれのE取引において選択された法] の国内法に従うものとする。

第4.2条 無効条項の波及切断 (Severability)

E協定書の条項が何らかの理由で無効または強制不能となった場合でも、その他の条項はすべて完全に有効であるとする。

第4.3条 解約 (Termination)

いずれの当事者も、解約に関する [30 日/その他の期間] 以上の予告をもって、E協定を解約することができる。解約は、それ以前に行われた通信、またはこれに関連する取引の履行に影響を及ぼすものではない。協定の解約にかかわらず、性質上義務を継続する条項は存続して、当事者を拘束する。

第4.4条 完全な合意 (Entire Agreement)

このE協定書は、本協定の該当事項に関する当事者の完全な合意を構成するものである。

第4.5条 裁判所の選択 (Choice of Forum)

[注記：多くの司法管轄区域では、この規定が書面および/または署名によることを要件としている。当事者は、適切な地方的紛争解決案の挿入を選択できる。]

[第1案：裁判条項：本E協定から、または本E協定に関連して発生するすべての紛争は、上記の第4.1条に定める場所/ (国、地方自治体または地区を記入) の裁判所に付託される。] しかしながら、当事者は、相手方当事者をその居住地の裁判所に訴える権利を有する。

[第2案：仲裁条項：本E協定から、または本E協定に関連して発生するすべての紛争は、本協定の存在、有効性または終了に関する問題を含めて、当事者が合意した、また合意に達しない場合には、_____ の手続規則に従って _____ が指名した1名または3名の (仲裁人からなる) 仲裁に付託して、最終的に解決するものとする。]

E取引から、またはE取引に関連して発生するすべての紛争は、[国際私法の関連規則に基づいて管轄権を有する裁判所 / 上記に規定する裁判または仲裁 / (国または地方自治体の) 裁判所] に付託する。

当事者は、紛争発生後30日間は、紛争の解決に向けて努力しなければならない。

第2章 E取引 (THE E-TRANSACTION(S))

E取引は、以下の取引条件 (terms and conditions) に従うものとする。

[履行されるE取引の種類に従って、引渡条項、決済の種類・条件、所有権、危険の移転、その他の権利等を含めて、本E取引に適用される特定の条項をここに記載する / 適用される条項を参照する]。

E取引に適用される条項は、本協定書に従って解釈されるものとする。抵触が生じる

場合には、[本協定書の第1章] / 一般取引条件を含めて、本協定書の第2章] の条項が優先する。

B. 承諾文書 (INSTRUMENT OF ACCEPTANCE)

E協定書 [申込文書に指定されているように他のIDコードを挿入する]

ここに、承諾者は、[提案者の名称を記入] からの [年月日を記入] 付けの申込文書を承諾する。

第1条 承諾者の確認 (Identification of the Acceptor)

提案者と承諾者の間に後日締結されるE取引は、次の法人が行うものとする。

[承諾者に関する完全かつ正確な事項を記入すること

- ・会社名
- ・会社所在地
- ・ID番号/貿易業者登録番号/専門業者登録番号 (持っている場合)
- ・VAT (付加価値税) その他の納税者番号
- ・電話番号、FAX番号、電子メールアドレスもしくはウェブサイトアドレス]

第2条 通信 (Communications)

第2.1条 通信の種類 (Form of Communication)

[注記：当事者が通信の種類を指定することを特に勧告する。]

承諾者は、下記の通信方法 (申込文書の第2.1条で指定された方法のすべて又は一部) で通信することに同意する。

すべての電子的通信の種類 / 特別に合意した通信手段：

付 属 書

参加した国及び機関

本勧告が承認された UN/CEFACT 会議に参加し国および機関は以下のとおりである。

国・地域連合：2000年3月に開催された UN/CEFACT 第6回会期に参加した国及び地域連合は以下のとおりである。

アルバニア、豪州、オーストリア、アゼルバイジャン、ベラルーシ、ベルギー、ブラジル、ブルガリア、カナダ、チリ、クロアチア、キューバ、チェコ共和国、デンマーク、エジプト、フィンランド、フランス、ドイツ、グアテマラ、ハンガリー、アイスランド、インド、イラン（イスラム共和国）、アイルランド、イスラエル、イタリア、日本、ケニヤ、キルギスタン、リトアニア、ルクセンブルグ、マレーシア、モンゴル、ネパール、オランダ、フィリピン、ポーランド、韓国、ルーマニア、ロシア連邦、セネガル、シンガポール、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、スイス、シリアアラブ共和国、マケドニア、トルコ、ウクライナ、英国、米国および欧州連合（EU）

政府間機関：国際決済銀行（BIS）、ダニューブ委員会（CD）、欧州自由貿易連合（EFTA）、アラブ諸国連盟、万国郵便連合（UPU）、世界税関機構（WCO）、世界貿易機構（WTO）

国連機関：麻薬管理・犯罪防止事務所（UN/ODCCP）、国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）、国連貿易開発会議（UNCTAD）、世界銀行

非政府機関：国際鉄道輸送委員会（CIT）、国際商品番号協会（EAN）、欧州電子メッセージ化協会（EEMA）、国際港湾協会（IAPH）、国際商業会議所（ICC）、国際電子標準会議（IEC）、国際複合輸送協会（IMTA）、国際標準化機構（ISO）、世界銀行間金融データ通信協会（S.W.I.F.T.）

事務局招聘により参加したオブザーバー：電子商取引コード管理協会（ECCMA）、欧州電子商取引協会（ECEA）、構造化情報標準促進機関（OASIS）、台北 EDIFACT 委員会、およびウェブフォース・インターナショナル

資料：RECOMMENDATION No.31: ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT, first edition, by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000

（朝岡 良平）

III. 国連勧告一覧

UN/CEFACT Recommendations

Rec.No.	Name	Name (in Japanese)	Doc.No. (Issue Date)
1・2	United Nations Layout Key for Trade Documents	貿易書類のための国連レイアウトキー	TRADE/WP.4/137 (March, 1981)
3	ISO Country Code for Representation of Names of Countries	ISO 国名コード	ECE/TRADE/201 (January, 1996)
4	National Trade Facilitation Organs; Arrangements at the national level to coordinate work on facilitation of trade procedures	各国貿易手続簡易化機関—貿易手続簡易化作業調整のための国レベル組織の設立	TRADE/WP.4/INF.33; TD/B/FAL/INF.33 (September, 1974)
5 改訂版	Abbreviations of INCOTERMS; Alphabetic code for Incoterms 2000	インコタームズ：貿易条件略号	TRADE/CEFACT/2000/ 10 (March, 2000)
6	Aligned Invoice Layout Key for International Trade	貿易のための統一インボイスレイアウトキー (第2版)	ECE/TRADE/148 (September, 1983)
7	Numerical Representation of Dates, Time and Periods of Time	日付・時間・期間の数字表記法	TRADE/WP.4/INF.108; TD/B/FAL/INF.108 (October, 1988)
8	Unique Identification Code Methodology (UNIC)	単一識別コード	TRADE/WP.4/INF.119; TD/B/FAL/INF.119 (January, 1992)
9	Alphabetic Code for the Representation of Currencies	通貨表示のための英字コード	ECE/TRADE/202 (January, 1996)
10	Codes for Ships' Names	船名コード	TRADE/WP.4/INF.52; TD/B/FAL/INF.52 (February, 1978)
11	Documentary Aspects of the International Transport of Dangerous Goods	危険物の国際輸送書類の問題	ECE/TRADE/204 (January, 1996)
12	Measures to Facilitate Maritime Transport Documents Procedures	海上運送証券の手続簡易化策	TRADE/WP.4/INF.123 (June, 1993)
13	Facilitation of Identified Legal Problems in Import Clearance Procedures	輸入通関手続上の法律問題の簡易化	TRADE/WP.4/INF.62; TD/B/FAL/INF.62 (March, 1979)
14	Authentication of Trade Documents by Means other than Signature	署名以外の方法による貿易書類の認証	TRADE/WP.4/INF.63; TD/B/FAL/INF.63 (March, 1979)
15	Simpler Shipping Marks	簡易化荷印 (第2版)	TRADE/WP.4/INF.119 (May, 1992)
16	Code for Ports and Other Locations (UN/LOCODE)	港・地名コード	ECE/TRADE/205 (January, 1996)
17	PAYTERMS : Abbreviations for Terms of Payment	支払条件の略号	ECE/TRADE/142 (March, 1982)

18	Facilitation Measures related to International Trade Procedures	貿易手続簡易化方策 (第2版)	ECE/TRADE/141/Rev.1 (September, 1982)
19 改訂版	Code for Modes of Transport	輸送モードコード	TRADE/CEFACT/2000/28 (March, 2000)
20	Codes for Units of Measurement used in International Trade	貿易に使用される数量単位コード	ECE/TRADE/WP.4/R.88/Rev.4 (September, 1995)
21 改訂版	Codes for Types of Cargo, Packages and Packing Materials with Complementary Codes for Package Names	貨物形態/荷姿/包装材料コード	TRADE/CEFACT/2000/30 (March, 2000)
22	Layout Key for Standard Consignment Instructions	標準輸送指図書のためのレイアウトキー	ECE/TRADE/198 (March, 1989)
23	Freight Cost Code	輸送費諸掛コード	ECE/TRADE/170 (March, 1990)
24 改訂版	Harmonization of Transport Status Codes	輸送ステータスコードの統一	TRADE/CEFACT/2000/11 (March, 2000)
25	Use of the UN/EDIFACT	UN/EDIFACT の使用	TRADE/WP.4/R.1079/Rev.1 (September, 1995)
26	The Commercial Use of Interchange Agreements for Electronic Data Interchange	電子データ交換に関する交換協定書の商的使用	TRADE/WP.4/R.1133/Rev.1 (March, 1995)
27	Pre-shipment Inspection	船積前検査の廃止	ECE/TRADE/237 (June, 1999) 99年3月採択
28	Codes for Types of Means of Transport	輸送手段のタイプコード	TRADE/CEFACT/2001/23 (15 January, 2001)
29			
30 未採択	Harmonized Commodity Description and Coding System for the Coding of Goods and Commodities	物品と商品のコーディングに関する商品の説明及びコード化統一規則	TRADE/CEFACT/2000/12 (March, 2000)
31	Electronic Commerce Agreement	電子商取引協定書	TRADE/CEFACT/2000/25 (March, 2000)

参考 URL : http://www.unece.org/cefact/trafix/bdy_recs.htm

IV. UNSM s (国連標準メッセージ) 開発経緯一覧表 (2000-09)

Msg.Type	Message Name Directory Number	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.97A	D.97B	D.98A	D.98B	D.99A	D.99B	D.00A	D.00B	Doc.No.
	Status	S1	S1	S1	S1	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
	Issued Year-Month	95-03	95-09	96-03	96-09	97-03	97-09	98-03	98-09	99-03	99-09	00-03	00-09	
	Document Number	R.1106	R.1142	R.1182	R.1228	R.1268	GE1/97/6	GE1/98/5	CRP26					
APERAK	Application error and acknowledgement	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
AUTHOR	Authorisation Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
AVLREQ	Availability request - Interactive		Sta-0			Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
AVLRSP	Availability response - Interactive		Sta-0			Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BALANC	Trial Balance					Mid	Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BANSTA	Banking Status Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BAPLIE	Bayplan Occupied and Empty Location	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BAPLTE	Bayplan Total Numbers	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM x	
BERMAN	Beth management message										Mid	UNSM	UNSM	
BMISRM	Bulk Marine Inspection Summary Report							Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BOPBNK	Bank Transaction & Portfolio Transaction Report	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BOPCUS	Balance of Payment Customer Transaction Report	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BOPDIR	Direct Balance of Payment Declaration	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BOPINF	Balance of Payment Information from Customer	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
BOPSTA	Exchange of Balance of Payment Statistics					Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	R.915
BUSCRD	Business Credit Report							Mid	Mid	Mid	UNSM	UNSM	UNSM	
CALINF	Call Information	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CASINT	Case Initiation					UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CASRES	Case Response					UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CHACCO	Chart of Accounts					UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CHAMAP	Chart of Mapping					Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	R.1285
CLASET	Classification Information Set					Mid	Mid	Mid	Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CNTCND	Contractual Conditions message					Mid	Mid	Mid	Mid	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
COACSU	Commercial Account Summary	Sta-0				Mid	Mid	Mid	Mid	Mid	UNSM	UNSM	UNSM	
COARRI	Container Arrival	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CODECO	Container Departure Confirmation	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
CODENO	Container Customs Documents Expiration Notice	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
COEDOR	Empty Container Disposition Order	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	
COHAOR	Container Handling Order	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	

DEBREC	Debit Recovery								MID	MID	MID	MID	MID	MID	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DELFOR	Delivery Schedule	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DELJIT	Delivery Just-in-time	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DESADV	Despatch advice	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DESTIM	Equipment Damage/Repair Estimate M.								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DGRECA	Dangerous goods recapitulation message							Stat-0	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DIRDEB	Direct Debit Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DIRDEF	UN/EDIFACT Directory Definition	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DMRDEF	Data Maintenance Request Definition Message								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DMS1AT	Data Maintenance Status Report/Query Message								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCADV	Advice of a Documentary Credit	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMA	Advice of an Amendment of D/C	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMD	Direct Amendment of Document.Credit								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMI	Documentary Credit Amendment Info	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMIN	Documentary Credit Amendment								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAMIR	Request for an Amendment of a D/C	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCAPP	Documentary Credit Application	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCARE	Response to an Amendment of a Documentary Credit	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCINF	Documentary Credit Issuance Info	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCISD	Direct Documentary Credit Issuance								MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	R.959
DOCISS	Documentary Credit Issuance								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCTRDR	Direct Transfer of Document.Credit	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
DOCTRI	Document.Credit Transfer Informatio								MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	R.963
DOCTRR	Request to Transfer Document.Credit								MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	R.962
ENTREC	Accounting Entries								MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	R.961
FINCAN	Financial Cancellation Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
FINPAY	Multiple interbank funds transfer message								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
FINSTA	Financial Statement	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	MID	
GENERAL	General purpose message								UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
GIESMES	Generic Statistical Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
HANMOV	Cargo/Goods handling and movement	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.96A	D.96B	D.96A	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
ICASRP	Insurance Claim assessment and reporting message																		MID
ICASRQ	Loss Assessment Request Message																		MID
ICNOMO	Insurance claims notification message																		MID
ICSOLI	Insurance claim solicitor's instruction message																		MID

IFCSUM	IFT Forwarding and Consolidation Summary	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTCCA	IFT Shipment Charge Calculation		D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTDGN	Dangerous Goods Notification	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTFCC	International Freight Costs & Other Charges			D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTIAG	Dangerous Goods Cargo List Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTICL	Cargo insurance claims message														MiD	UNSM+	
IFTMAN	IFTM Arrival Notice	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMBC	IFTM Booking confirmation	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMBF	IFTM Firm booking	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMCA	Consignment Advice message														MiD	UNSM	UNSM
IFTMBP	IFTM Provisional booking	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMCS	IFTM Instruction contract status -	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTMFR	IFT Framework																
IFTMIN	IFTM Instructions	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTTRN	IFT rate information	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSAI	IFT Schedule and Availability Information	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSTA	International Multimodal Status Report	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IFTSTQ	International Multimodal Status Request	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IHCBEI	Health insurance eligibility and benefits inquiry and response Interactive																MiD
IMPDEF	EID implementation guideline definition message		Stat-0			MiD	MiD				UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INFCON	Infrastructure condition message														MiD	UNSM+	
INFENT	Enterprise Information														UNSM	UNSM	UNSM
INSDS	Instruction to dispatch message			Stat-0		MiD	MiD				UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSPRE	Insurance Premium Message	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
INSREQ	Inspection Request message										MiD	MiD			UNSM	UNSM	UNSM
INSRPT	Inspection Report message										MiD	MiD			UNSM	UNSM	UNSM
INVOIC	Invoice																
INVRPT	Inventory Report	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
IPPOAD	Insurance policy administration message																
IPPOMO	Motor Insurance Policy Message	Sta-0									MiD	MiD			UNSM	UNSM	UNSM
ISENDS	Intermediary system enablement or disablement message																
ITRGRP	In-transit Groupage																
ITRRPT	In-transit Report Detail M.				D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM
JAPRES	Job Application Result Message		D.95B	D.96A	D.96B	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM	UNSM

TRAVAK	Traffic or Travel information acknowledgment		Sta-0		MiD															MiD				CRP.56
TRAVIN	Traffic or Travel Situation Information	Sta-0			MiD															MiD				R.1147
TSDUPD	Timetable static data update				MiD															MiD				
TUPREQ	TT&Leisure data base update request message																			MiD				
TUPRSP	TT&Leisure data base update response message																			MiD				
UTILTS	Utilities time series message																							
VATDEC	Value Added Tax Message	Sta-0		D.96B	UNSM					UNSM										UNSM				
VESDEP	Vessel Departure	D.95A	D.95B	D.96A	UNSM					UNSM										UNSM				
WASDIS	Waste Disposal Information message		Sta-0		UNSM					UNSM										UNSM				
WKGRDC	Work Grant Decision Message		D.95B	D.96A	UNSM					UNSM										UNSM				
WKGRRE	Work Grant Request Message		D.95B	D.96A	UNSM					UNSM										UNSM				
	Numbers of Messages in the Directory	99	115	125	136	145	155	161	169	175	189	197	203											
	Directory Number/Version	D.95A	D.95B	D.96A	D.96B	D.97B	D.97B	D.98A	D.98B	D.99A	D.99B	D.00A	D.00B											
	UNSM:United Nations Standard Message (newly added)	+25	+16	+10	+11	+9	+10	+6	+8	+6	+13	+8	+6											
	MiD :Message in Development																							

V. 国際機関・国際条約・法令・電子商取引等のリンク先

国際機関

- ・ BIS (Bank of International Settlement : 国際決済銀行)
<http://www.bis.org/about/index.htm>
- ・ IEC (international Electrotechnical Commission : 国際電気標準会議) <http://www.iec.ch>
- ・ ILO (International labour Organization : 国際労働機関) <http://www.ilo.org>
- ・ ISO (International Organization for Standardization : 国際標準化機構) <http://www.iso.ch>
- ・ ITU (International Telecommunication Union : 国際電気通信連合) <http://www.itu.org>
- ・ UN/CEFACT (United Centre for Facilitation of Procedures and Practices for Administration, Commerce and Transport : 行政・商業・運輸のための手続と実務簡易化センター)
<http://www.uncefact.org>
- ・ UN/ECE (United Nations economic Commission for Europe : 国連欧州経済委員会)
<http://www.unece.org>
- ・ UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law : 国連国際商取引法委員会)
<http://www.un.or.at/uncitral/>
- ・ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development : 国際貿易開発会議)
<http://www.unctad.org>
- ・ UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization : 国連教育科学文化機関)
<http://www.unesco.org>
- ・ UPU (Universal Postal Union : 国連万国郵便連合) <http://postinfo.upu.org>
- ・ The World Bank (世界銀行) <http://www.worldbank.org>
- ・ WCO (World Customs Organization : 世界関税機構) <http://www.wcoomd.org>
- ・ WIPO (World Intellectual Property Organization : 世界知的所有権機構) <http://www.wipo.org>
- ・ WTO (World Trade Organization : 世界貿易機構) <http://www.wto.org>
- ・ APEC (Asia Pacific Economic Cooperation : アジア太平洋経済協力会議)
<http://apecsun.apecsec.org.sg>
- ・ CoE (Council of Europe : 欧州協議会) <http://www.coe.fr>
- ・ EFTA (European Free Trade Association : 欧州自由貿易連合) <http://www.efta.int>
- ・ EU (European Union : 欧州連合) <http://www.europa.eu.int>
- ・ FTAA (Free Trade Area of the America) <http://www.ftaa-alca.org>
- ・ OECD (Organization for Economic Cooperation and Development : 経済協力開発機構)
<http://www.oecd.org>
- ・ ICC (International Chamber of Commerce : 国際商業会議所) <http://iccwbo.org>

暗号・電子署名関係

- ワッセナー・アレンジメント：
<http://www.wassenaar.org>
 - Crypto Law Survey by Bert-Jaap Koops：
<http://cwis.kub.nl/~frw/people/koops/lawsurvey.htm>
 - Cryptography and Liberty 1999, An International Survey of Encryption Policy by Electronic Privacy Information Center, Washington,DC:
<http://www2/epic.org/reports.crypto1999.html>
 - 暗号等技術輸出管理に関する動向調査、(財)安全保障貿易情報センター(CISTEC)
<http://www.ipa.go.jp>

 - Digital Signature Law Survey (version 3.7, December 1999) by Simone van der Hof]
<http://cwis.kub.nl/~frw/people/hof/DS-lawsu.htm>
-

海上物品輸送関係

- Carriage of Goods by Sea Act 1936(COGSA 1936:米国海上物品運送法 1936)
<http://www.cargolaw.com/cogsa.html>
 - Proposed Carriage of Goods by Sea Act,Revision No.6 of September 1999(COGSA 1999 ドラフト：米国海上運送法 1999 ドラフト)
http://www.cargolaw.com/cases_cogsa_2000.html
 - The Hague-Visby Rules The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 (1924 年船荷証券統一条約を改正するための議定書：ヘーグ・ヴィスビー・ルール)
<http://www.jus.uio.no/lm/toc.html>
 - Carriage of Goods by Sea Act 1924 (1924 年英国海上物品運送法)
<http://www-cisr.soi.city.ac.uk/exam/parlc/acts/1992/1992.050.html>
 - United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules)Hamburg,30March1978 (1978 年国連海上物品運送条約)
<http://www.jus.uio.no/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/doc.html>
-

国際物品売買契約関係

- United Nations Convention on Contract for the International Sale of Goods 1980 (1980 年国際物品売買契約に関する国連条約：ウィーン条約)
<http://www.un.or.at/uncitral/english/texts/sales/salescon.htm>

- 1980年国際物品売買に関する国連条約（ウィーン条約）—邦訳版—

<http://www.ky.xaxon.ne.jp/~kgayama/civ/contract/cisg/cisgj.html>

- Uniform Computer Information Transaction Act（米国統一コンピュータ情報取引法）

<http://www.law.upenn.edu/bll/ulc/ucita/cita10st.htm>

- Uniform Electronic Transactions ACT（米国統一電子商取引法）

<http://www.law.upenn.edu/bll/ilc/uecicta/uetast84.htm>

EU 関係

- EU:A European Initiative in Electronic Commerce (1997.4)（欧州電子商取引イニシアティブ）

<http://www.cordis.lu/esprit/src/ecomcom.htm>

<http://www.ispo.cec.be/Ecommerce>

- Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data.（個人データの処理に係る個人の保護およびその自由な流通に関する欧州議会および欧州理事会指令/ Directive 95/46/EC）

http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1995/en_395L0046.html

http://www.privacy.org/pi/intl_orgs/ec/eudp.html

http://www.privacy.org/pi/intl_orgs/ec/final_EU_Data_Protection.html

http://www.isc.meiji.ac.jp/~sumwel_h/doc/intnl/direct-1995-EU.htm

- 同上（ECOM プライバシー問題検討 WG 訳）

http://www.isc.meiji.ac.jp/~sumwel_h/doc/intnl/Direct-1995-EU.htm

- 電気通信分野における個人データ処理およびプライバシー保護に関する欧州議会および欧州理事会指令（Directive 97/66/EC）

http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/data/1997/en_397L0066.html

- EU 「域内電子商取引の法的側面に関する欧州議会および欧州理事会指令案（1998.11）
邦訳版

<http://www.teleway.ne.jp/~sui-feng/essays/euec/idx.html>

- Proposal for a European Parliament and Council Directive on certain legal aspects of electronic commerce in the internal market, COM(1998)586 final, 18.11.1998

<http://www.ispo.cec.be/ecommerce/legal/legal.html>

- Amended Proposal for the above, COM(1999)427 final 98/0325(COD), September 1999

<http://europa.eu.int/comm/dg15/en/media/eleccomm/eleccomm.htm>

- Common Position (EC) No../99 adopted by the Council on 28 June 1999 with a view to the adoption of Directive 1999/ /EC of the European Parliament and of the Council on a common framework for Electronic Signature

<http://www.ispo.cec.be/ecommerce/legal/legal.html>

- Amended proposal for a European Parliament and Council, Directive on a common framework for electronic signatures (by Commission of the European Communities)

COM(1999) 195 final 98/0191 (COD), Brussels, 29.04.1999

<http://europa.eu.int/comm>

- Directive 97/7/EC of the European Parliament and of the Council on consumer protection in respect of distance contracts , 20.05.97

http://europa.eu.int/comm/dg24/policy/developments/dist_sell/dist01_en.html

- Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community framework for electronic signature (電子署名指令) <http://europa.eu.int/comm>

米国関係

- US : A Framework for Global Electronic Commerce (1997.7) (グローバルな電子商取引のための枠組み)

<http://www.iitf.nist.gov/elecomm/ecomm.htm>

<http://www.whitehouse.gov/WH/New/commerce>

- US-EU Joint Statement on Electronic Commerce (1997.12)

http://www.state.gov/www/regions/eur/eu/971205_useu_js_electronic.html

-
- 電子商取引に関する日米共同声明 1998.5.15

<http://www.kantei.go.jp/index-e.html>

<http://www.ecommerce.gov/internat.htm>

UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Law : 国連国際商取引法委員会) 関係 :

- UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996) with additional article 5 bis as adopted in 1998 and Guide to Enactment 「電子商取引モデル法」(1996)

<http://www.uncitral.org/english/texts/electcom/ml-ec.htm>

<http://www.jus.uio.no/lm/un.electronic.commerce.model.law.1996/doc.html>

- UNCITRAL Draft Uniform Rules on Electronic Signatures, A/CN.9.WG.IV/WP.84 8 December, 1999

「電子署名に関する統一法案」

<http://www.uncitral.org/>

国連 CEFACT (Center for Trade Facilitation and Electronic Business : 貿易簡易化と電子ビジネスのための国連センター) 関係

- UN/CEFACT Revision of Document Trade/WP.4/R.1096 dated 22 July 1994 (TRADE/CEFACT/1999/CRP.2 25 February 1999) "Review of definitions of "Writing",

“Signature” and “Document” employed in multinational conventions and agreements relating to international trade.” (文書 R.1096 の改訂 — 国際条約および協定で使われている「書面」、「署名」及び「文書」の定義についてのレビュー)

<http://www.uncefact.org/>

- UN/ECE Recommendation No.26, Commercial Use of Interchange Agreements for Electronic Data Interchange, January 1996

(国連 ECE 勧告 26 号「電子データ交換(EDI)に関する交換協定書の商業的使用」)

<http://www.uncefact.org/>

- UN/CEFACT “Electronic Commerce Agreement”(Final Draft), TRADE/CEFACT/1999/

CRP.5/Rev.1 (3 March 1999) (電子商取引協定書 (案))

<http://www.uncefact.org/>

経済協力開発機構(OECD)関係

- OECD adopts Guidelines for Cryptography Policy

<http://www.oecdwash.org/PRESS/PRESRELS/news9724.htm>

- OECD 「暗号政策に関するガイドライン」(1997.3) (中央大学堀部政男教授監訳)

http://www.isc.meiji.ac.jp/~sumwel_h/doc/intnl/recm_crypt.htm

- OECD Guidelines on the Protection of Privacy and Transborder Flows of Personal Data 1980

<http://www.oecd.org/dsti/sti/it/secur/prod/priv-en.htm>

- プライバシー保護ガイドライン (1980.9)

- OECD Draft Recommendation of the Council concerning Guidelines for Consumer Protection in the context of electronic commerce, DSTI/CP/(98)4/REV1, October 1998

- 情報システム・セキュリティのガイドライン(1992.11)

- OECD アクション・プラン A Global Action Plan for Electronic Commerce Prepared by Business with Recommendations for Governments

<http://www.iccwbo.org/conferences/FINAL-AP17Sept98.doc>

- Dismantling the Barriers to Global Electronic Commerce

<http://www.oecd.org/dsti/sti/it/ec/prod/dismantl.htm>

-
- ICC (International Chamber of Commerce) GUIDEC (General Use for International Digitally Ensured Commerce) 1997

<http://www.iccwbo.org/guidec2.htm>

- ICC (International Chamber of Commerce) E-terms repository

<http://www.iccwho.org>

- ICC (International Chamber of Commerce) URETS (Revised version of Uniform Rules on Electronic Trade and Settlement), VDV/sda Doc.ECP.31, 23 April 1999,

<http://www.iccwbo.org>

- Model Code of Conduct for Electronic Commerce by the Dutch Electronic Commerce Platform (ECP.NL), Draft 2.0 July 1999

<http://www.ecp.nl/vertrouwen>

Draft 3.0 November 1999 E-mail: Arie-van-bellen@ecp.nl (Mr. Arie van Bellen)

Certificate Authority Guidelines (by Electronic Commerce Promotion Council of Japan: ECOM), March 1998

http://www.ecom.or.jp/ecom_e/cag-smry.htm

- Cross Certificate Guidelines (alpha version) by ECOM, March 1998

http://www.ecom.or.jp/ecom_e/ccg-smry.htm

- Electronic Notary System Guidelines by ECOM, March 1998

http://www.ecom.or.jp/ecom_e

- Guidelines on Personal Information Protection in electronic commerce in the private sector by ECOM, March 1998 http://www.ecom.or.jp/ecom_e
-

- 高度情報通信社会推進本部 「電子商取引等検討部会報告書」 (1998.6)

—電子商取引等の推進に向けた日本の取組み—

<http://www.kantei.go.jp/jp/it/980622bonbun.html>

- 総務庁「共通課題研究会中間報告」—電子文書の原本性確保方策を中心として—

(平成11年4月)

<http://www.somucho.go.jp/gyoukan/kanri/990413.htm>

- 高度情報通信社会推進本部 「高度情報通信社会推進に向けた基本方針」(1998.11)

<http://www.kantei.go.jp/jp/it/981110kihon.html>

- 法務省 「電子取引法制に関する研究会(制度関係小委員会)報告書」

<http://www.moj.go.jp/PRESS/980300-1.htm>

- 大蔵省 「商業登記制度に基礎を置く電子認証制度」(1997.5)

<http://www.mof.go.jp/singikai/kinyusei/top.htm>

- 大蔵省 「電子マネー及び電子決済の環境整備に向けた懇談会報告書」(1998.6)

<http://www.mof.go.jp/singikai/kinyusei/top.htm>

- 大蔵省/通産省との共同懇談会「個人情報情報保護・利用の在り方に関する懇談会」報告書(1998.6)

<http://www.mof.go.jp/singikai/kojin/top.htm>

- 通産省「民間部門における電子計算機処理に係る個人情報保護ガイドライン」(1997.3)

(平成9年3月4日通産省告示第98号)

- 通産省「デジタル経済の時代に向けて」(1997.5)

<http://www.gip.jipdec.or.jp/policy/whatsnew/digital01.html>

- 通産省「電子商取引環境整備研究会 中間論点整理」(1997.11)
<http://www.ecom.or.jp/miti/971127/all.htm>
- 通産省「今後の消費者取引ルールの在り方に関する提言」(産業構造審議会消費経済部
会提言) (1999.2) <http://www.miti.go.jp/press-j/industry/r90215bd.html>
- 通産省「電子商取引の環境整備の一環としての法的課題の検討について」(1999.8.19)
<http://www.miti.go.jp/report-j/gdency0j.html>
- 郵政省「ネットワークを通じた認証業務の在り方に関する調査研究会報告書」(1997.5)
<http://www.mpt.go.jp/policyreports/japanese/group/internet/index-net-n.html>
- 郵政省「ネットワーク認証業務に関するガイドライン」(1997.5)
<http://www.mpt.go.jp/policyreports/japanese/group/internet/net-ninsho-gl.html>
- 郵政省「情報通信ネットワークの安全・信頼性に関する研究会報告書」(1997.7)
<http://www.mpt.go.jp/policyreports/japanese/group/internet/net-index.html>
- 郵政省「電気通信サービスにおける情報流通ルールに関する研究会」(1997.12)
<http://www.mpt.go.jp/pressrelease/japanese/denki/980105j601.html>
- 郵政省「高度情報通信社会に向けた環境整備に関する研究会報告書」(1998.3)
<http://www.mpt.go.jp/pressrelease/japanese/tsusin/980310j502.html>
- 郵政省「通信・放送の融合と展開を考える懇談会(情報通信の多面的展開とサイバー
社会) http://www.mpt.go.jp/whatsnew/telecom_report0.html
- 郵政省「ペイメントシステムの変革時代における個人金融サービスの在り方に関する
調査研究会」(1998.6) <http://www.mpt.go.jp/pressrelease/japanese/kawase/980608d301.html>
- 郵政省「電気通信サービスにおけるプライバシー保護に関する研究会」(1998.10)
<http://www.mpt.go.jp/pressrelease/japanese/denki/981026d601.html>
- 郵政省「情報通信の不適正利用と苦情対応の在り方に関する研究会報告書」(1999.2)

http://www.mpt.go.jp/pressrelease/japanese/tsusin/990201j501_01.html

- 郵政省「21世紀デジタル社会の暗号政策への提言」—暗号通信の在り方に関する研究会 報告書— (1999年6月)

<http://165.76.2.18/policyreports/japanese/group/internet/ninshou/index.html>

- 経済企画庁「消費者契約法（仮称）の制定に向けて」(1999.1)

<http://www.epa.go.jp:70/99/c/19990128keiyaku/19990128c-keiyaku1.html>

- 経済企画庁「マルチメディアを活用した消費者取引に関する研究会」(1997.4)

- 建設省「公共事業支援統合情報システム（建設 CALS）研究会 (1998.6)

<http://www.cif.or.jp>

(CALS 推進協議会: CALS Industry Forum, Japan)

- 「電子計算機を使用して作成する国税関係帳簿書類の保存方法等の特例に関する法律」(1998.3.31)

http://www.mjs.co.jp/topics/elec_book/

http://www.isc.meiji.ac.jp/~sumwel_h/doc/codeI/taxfile.htm

- 押印見直しガイドライン (1997.7) <http://www.somucho.go.jp/gyoukan/kanri/ouin.htm>

- 電子商取引実証推進協議会(ECOM)「消費者—出店者間の売買に関する運用ガイドライン」(1998.3) http://www.ecom.or.jp/about_wg/wg14/crconsumer-report-index.html

EC 推進団体 アルファベット／五十音順に表示。

Bolero System

<http://www.bolero.net>

CIF (CALS 推進協議会)

<http://www.cif.or.jp/>

CNJ (コマースネットジャパン)

<http://www.commercenet.or.jp/>

ECOM (電子商取引実証推進協議会)

<http://www.ecom.or.jp/>

ICAT (認証実用化実験協議会)

<http://www.icat.or.jp/>

IPA エレクトロニック・コマース推進事業 <http://www.ipa.go.jp/ASTP/ec-j.html>
Smart Commerce Network (社)日本電子工業振興協会 <http://www.jnetcom.jeida.or.jp/ec/>
企業間電子商取引推進機構 <http://www.jecals.jipdec.or.jp>
サイバービジネス協議会 (財)マルチメディア振興センター
<http://www.fmmc.or.jp/associatons/cba/>

標準化団体 アルファベット／五十音順に表示。

【EDI】 EIAJ (社)日本電子機械工業会 / EDI センター
<http://www.edi.eiaj.or.jp/index-jhtml>
【EDIFACT】 JASTPRO (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures:
(財) 日本貿易関係手続簡易化協会) <http://www.jastpro.ab.psiweb.com>
【EDI】 JEDIC (EDI 推進協議会) <http://www.ecom.or.jp/jedic/index.htm>
【EDI】 JIPDEC (財) 日本情報処理開発協会 / CII (産業情報化センター)
<http://www.jipdec.or.jp/cii/EDIpage.html>
【EDI】 建設産業情報化推進センター (財) 建設業振興基金)
<http://www.kensetsu-kikin.or.jp/ci-net/>
【EDI】 (財)食品流通構造改善促進機構 <http://www.ofsi.or.jp/>
【EDI】 (社)日本ロジスティクスシステム協会 <http://www.logistics.or.jp/jils/index.html>
【EDI】 (財)流通システム開発センター <http://www.ijjnet.or.jp/dsri-dcc/>
【SECE】 ECOM SECE プロジェクト <http://www.ecom.or.jp/sece/>
【SECE】 SECE 研究会 <http://www.paragan.co.jp/ec/sece/>

VI. 索引

A

ADR	12, 13, 16
Air Waybill	24
AIR-NACCS	117

B

Bearer Holder	86
BIMCO	27
BOLERO	2, 4, 5, 6, 7, 33, 34, 35, 38, 43, 83, 84, 85, 86, 92, 146, 153
Bolero International Ltd	5, 63, 78
Bolero Rulebook	64, 76, 77, 78, 109, 111

C

CEFACT	3, 7, 8, 10, 11, 14, 53, 54, 55, 58, 4, 5, 16, 17, 18, 27, 31, 32
CM I	3, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 73, 81
CSG	13, 14, 15

D

D/O	20, 109, 110, 111, 114
Data Type Definition	51
Delivery Order	109
Distributed Object Model	52
Dock Receipt	102
DTD	51, 52, 58

E

e b XML	10, 15, 16, 44, 53, 54, 55, 56, 57, 58
---------	--

EDIFACT	8, 9, 17, 21, 27, 28, 29, 31, 34, 35, 53, 57, 85, 93, 141, 143, 18, 21, 37
---------	--

Electronic Data Interchange	21, 27, 61, 18, 32
-----------------------------	--------------------

e-PaymentPlus	139
---------------	-----

F

FOB	18, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 146
FTP	48

G

GUIDEC	1, 33
--------	-------

H

Hague Rules	68, 73, 75, 76, 99, 105, 106, 28
Hague Visby Rules	105, 106, 108
Hamburg Rules	61, 73, 28
HTML	50, 52

I

IAC	28
ICC	1, 2, 10, 24, 29, 32, 36, 39, 41, 42, 43, 86,
ICS	21, 24
Identrus	135, 136, 137, 138, 139, 140, 142
INCOTERMS	36, 17
Individual Authentication Code	28
Interest Holder	67, 69, 79, 80
INTERTANKO	27
IT 戦略本部	124

J

JETRAS 17,43,128

L

Liner Waybill 24

LWG — 1,3,4,6,8,9,11,13,14,15,16,17,44,46,1

M

Mate's Receipt 102

MIME 48

Model Electronic Commerce Agreement 8,1,2

N

NACCS 17,43,88,90,117,127,129,155

NCITD 24,27,28

O

OAG 55

OASIS 44,53,54,16

OECD 1,4,27,32,33

OMG 55,58

P

Pledge Holder 78

Possessor 66,67,69,70,75,77,79,80

R

RSP 85,86

S

Sea Waybill 22,24,25,29,82,110

SITPRO 2,24,33

Standard Liner Waybill 24

SWB 22,81,92

SWEPRO 24

SWIFT 4,135,137,138,139,140,142,143

TTEDI 44,61,62,64,65,66,67,68,69,70,
71,72,75,77,79,80,84,85,86,135,
145,146,147,153

TEDI Club 72

TEDI Interchange Agreement 65,66,67,69,70,71,
75,79,80

Title Holder 67,69,79,80

TMWG 55,58

Trade Net 141

Tradelink 91,141

TrustAct 138,139

TTP 34,89

U

UML 52,58

UNCITRAL 2,10,16,17,33,1,4,16,27,31

UNLK 21,23

UNSM 23

URGETS 43

W

Waybill 24,110,113

WFMC 55

WTO 17,1,4,16,27

X

XML	8, 9, 10, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 84, 85, 140, 143
XML/EDI	10, 50, 53, 59

あ

インコタームズ	42, 17
インターネット EDI	48
印紙税	92
運送契約	21, 44, 69
運賃保険料込条件	18, 37

か

金融商品販売法	148, 149
決済自動化機能	112
権利の移転	95
原産地証明書	9
個人キー	30
国際海運会議所	21, 24
国際海上物品運送法	97, 105, 106, 107
国際商業会議所	1, 16, 27
国連 ECE/WP4	1, 2, 3, 4, 5, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 32
国連レアウトキー	29
国連国際商取引法委員会	17, 16, 27, 31
国連標準メッセージ	23, 19

さ

市場リスク	148, 149
商業登記法	89
証明機関	46

信用リスク	148, 149
信用状	20
新海上システム	115

た

電子公証制度	89
電子署名法	12
電子帳簿法	91

な

荷為替手形	134
荷主の義務	95
荷渡指図書	95, 102

は

ハッシュ値	90
ビジネスプロセス	55
船荷証券	9, 18, 22, 34, 35, 41, 68, 95, 100, 134, 139, 142
船荷証券の危機	3, 81, 113
法的枠組	62
貿易金融 EDI	9, 17
貿易書類の電子化	134, 135
本船受取証	102
本船渡条件	18, 37

ま

モデル EC 協定書	1, 3
モデル電子商取引協定書	43, 1, 2
免責証券	100

や

有価証券性	103
-------	-----

備船契約船荷証券 ----- 106

裏面約款 ----- 46

わ

ワンストップ ----- 82, 91, 127

ワンストップサービス ----- 94

本協会の事業は、通商産業省、日本自転車振興会、日本財団、財団法人日本海運振興会、財団法人日本情報処理開発協会産業情報化推進センターからの資金援助、関係業界からの寄付金および賛助会費ならびにコード事業収入によって行われています。

~~~~~  
本書は日本財団の補助金により作成したものです。

## EDI 制度手続簡易化特別委員会報告書

— 貿易手続のEDI化に伴う諸問題 —

---

平成13年3月

JASTPRO刊 00-17

禁無断転載

発行所 (財) 日本貿易関係手続簡易化協会

東京都港区芝大門2-10-1 (第一大門ビル)

電話 (03) 3437-6135

E-mail: jastpro@jastpro.or.jp

---