

JASTPRO 454

一般財団法人 日本貿易関係手続簡易化協会

2016-09

今月号の内容

- 記事1. ◇連載◇ 貿易の実務と理論(22) 1
早稲田大学名誉教授 椿 弘次
- 記事2. アフリカの地域経済共同体についてのリサーチのご紹介と
TICAD VIの機会を利用したアフリカでのヒアリングについて 11
JASTPROシニアアドバイザー 渡邊 浩吉
- 記事3. 【観光雑感】「旅行・観光事業に役立つ情報環境の構築」
— 目的に合わせた情報共有の仕組みを工夫しよう — 14
NPO法人観光情報流通機構(略称JTREC) 堀田 和雄
- 記事4. 国連CEFACTからのお知らせ 19

＝JASTPRO広報誌電子版のご案内＝

裏表紙にJASTPRO広報誌電子版のご案内を掲載しておりますので、ご参照下さい。

◇連載◇

記事1. 貿易の実務と理論(22)

早稲田大学名誉教授 椿 弘次

はじめに：信用状取引における運送書類の要件

呈示書類に含まれる船荷証券の信用状取引における要件の代表的な例は、次のとおりである。

A full set of clean on board Bills of Lading, made out to order of the shipper, blank endorsed, marked Notify ABC Co., Ltd and "freight prepaid", evidencing the shipment of the contract goods as specified in the invoice, not later than (the last date of shipment) from (the port of shipment) to (the port of discharge).

この文言には、実体としての売買取引の条件と信用状取引における担保 (security) の要件の双方が含まれている。信用状を発行するのは銀行である。信用状の開設依頼人は輸入者 (買主) であり、売買契約に基づく輸出者による商品の提供に対して、支払い義務を負担する者である。したがって、契約の履行条件が満たされることを、発行銀行に対する信用状に基づく輸入者の補償義務 (reimbursement) の前提にした。このため、発行銀行が重視する呈示書類である船荷証券の有価証券としての担保価値と併せて、前記の要件が重視されるのである¹。銀行は、受任者として輸入者の指示を遵守して初めて、輸入者に手形金の償還 (為替手形を振り出さないとときは、銀行による補償請求額の支払い) を請求できる関係に立つ。

銀行は、金融が専門であり、売買の実体にどの程度精通していなければならないかは、運送書類のこのような記載事項の意義や一般約款の性質について、特に、留意しておく必要がある。

UCPは、銀行実務家の立場に立って、安全 (secure)、簡便、迅速な決済サービスを提供するために定められているもので、国際貨物運送、貨物海上保険に固有の専門性に精通することを銀行に求めるものではない。したがって、呈示書類の要件について、詳細な専門性を帯びる事項を信用状条件に含めることに、売買当事者は慎重であるべきだろう。また、銀行は、そうした事項については文面上 (on its face) の点検の範囲を超える事項については免責されるだろう (UCP Art.14(a) 参照)。

なお、Incoterms[®] 2010も、それ以前の版に倣い、「出荷地渡し」、あるいは「積地渡し契約 (shipment contract, 送付売買) 条件を主流において、規則を定めている²。信用状統一規則はこれに倣っている。「仕向地渡し契約 (destination contract)」は、契約品の現物を仕向地において提供するとき、買主により現金払い (cash payment) されるのが原則であるから、信用状決済の仕組みに必ずしもなじまないものである。したがって、むしろ、standby creditないし契約保証 (contract guarantee) で対処すべきものであろう。

1 Incoterms[®] 2010に定めるCIF規則は、売主の義務A3, a)により、売主の運送手配義務を定め、売主が運送貨を負担し、通常の運送条件により、通常の航路による運送を手配しなければならない。また、同じ売主の義務A4により、本船上に契約品を置く(積み込む=place the goods on board the vessel)ことで、売主は契約に合致した物品の引渡義務を履行しなければならない。その証拠として、売主の義務A8の規定により、船積期限を満たした日付を記載し、契約品に対して発行された、裏書譲渡により契約品を譲渡することが可能な運送書類を買主に提供しなければならない。視点を変えれば、銀行の立場からみて運送証券の担保価値 (security) が確保されることになる。この担保価値は、銀行から見れば、手形代わり金ないし前貸金に対する副担保 (collateral) に過ぎず、主たる担保は荷為替の関係当事者 (振出人・名宛人) の資産全体である。そうだとすると、呈示書類を点検して信用状条件の充足を確かめることがさほど重要でないということではない。

2 前号、p.8の「3. 国際売買に必要な書類」参照。

1. 運送書類の呈示要件

UCP600 Arts.19-23 (陸上運送に関する書類を除く、運送書類に関する規定)は、共通する規定の順序と構造に従っている。すなわち、運送主体と発行者、出荷・船積みに関する記載、運送区間の表示、発行される原本の通数、運送約款の点検、積替えなどの順に、それぞれの運送形態に関する書類に関して規定している。この順に従って、充足する書類の呈示を検討してゆくことにする。

a. 運送書類であること

運送書類は、運送に関する書類として、単純に運送品の受取確認のために受取証 (receipt) として発行された書類を、「運送書類」として扱わない。したがって、運送の開始地点、運送区間、仕向地ないし荷揚地の記載を定め、前記の各条において、それぞれの運送書類の要件の一つとして、運送人の表記と署名者に関する規定を置いている。

各条の冒頭に、名称の如何を問わないと定めるが、自ずと名称は慣習上一定の範囲に収まるべきものであり、例えば、船荷証券の場合、通常、Bill of Ladingと表記され、それに、Ocean, Container, Negotiable, Liner, Houseなどの修飾語句が付されても、UCP上はその意義を問わないという趣旨と解する。二つ以上の異なった運送形態を対象とする運送書類 (以下、複合運送書類という) についても、その名称をCombined Transport Document, Multimodal Transport Documentとするも、あるいはTransport Documentに代えてBill of Ladingを使用しても、その適否を問わない趣旨と解する (ISBP 2007 paras.68, 69, ISBP® 2013 A39参照。以下、特に断らない限り、ISBPは2013年版を意味し、®を省く)。

ISBP® 2013 (No. 745E) の、D3段によれば、Freight Forwarder's (あるいはHouse) Multimodal Transport Document is acceptableもしくは同趣旨の文言が示されているときは、複合運送書類は、署名者の資格や運送人の名称を示すことなく、発行する法主体 (the issuing entity) により署名されてもよいとする。もし、それらの書類は、受理されない (not acceptable) と信用状に明示されていても、そのような書類の発行、署名などについて特に詳細に定めていなければ、書類の表題、書式、内容あるいは書名に関して無視される、と同じくD4段に定めている。すなわち、UCP Art.19 (a) (i) に定める要件 (運送人の表示と署名) の充足の有無の点検が重要であるとしている。この点は、小口貨物 (LCL) の場合は特に注意を要する。運送ならびに運送経路が、運送責任とあわせて売買契約に定められることが重要である。すなわち、出荷地点から目的地 (仕向地) まで、複合一貫運送の責任でカバーされることが、売買契約の前提である³。そうでないとき、安易にこの種の名称を用いた運送書類を売買契約上の提示書類、また、信用状取引上の呈示書類とすべきでない。

例えば、北米からの輸入の場合で、売手の営業地が、カリフォルニア州のOaklandにあるにもかかわらず、生産地が内陸のFresnoにあり、運送の取次によりOaklandまで持ち込まれ、そこから日本向けに売手により出荷されるとき、売手手配の一貫運送になっていないならば、Fresnoを出荷地とするForwarderの書類の提示は、UCP Art.19に抵触するだろう。これに対し、長野市から、機械メーカーが国際フレート・フォワードer発行の書類でカバーされた一貫運送契約を手配して、出荷地を長野市、仕向地を大連港とする複合運送書類を呈示すれば、信用状条件を充足するものとして認められるだろう。そのメーカーが、

3 例えば、Incoterms® 2010、CIP規則売手の義務A3,a)参照。

東京に支店を置いている場合には、東京港を船積み港とするCIF大連港CY, Incoterms® 2010を売買条件とし、敢えて出荷地を長野市とし、CIP大連港CYとする売買条件に固執する必要はないだろう。ただし、最初の運送区間 (leg) が、海上になるので海上 (ocean) 船荷証券の様式を整えていなければならない。すなわち、無故障で裏書譲渡可能な様式の船積船荷証券として、積込み済の付記と船積日が明記され、最終仕向地が記載されていなければならない。売買契約の条件を信用状条件に反映したいと希望するのは、買主である。これに対し、銀行は、売主とともに、呈示書類の担保価値をより重視する。したがって、無故障で、指図式で発行され、白地裏書された船荷証券であることを重視する。この双方の利害が充足される運送書類でなければならない。

b. 運送人(発行者)の名称と署名の方式

各条は、運送人の名称と署名の方式を規定し、複合運送に関しては、運送人の名称、および運送人またはその代理人、船長またはその代理人による署名をと要件とし、署名者の資格を明らかにすることを求めている (UCP Art.19 (a) (i))。国際貨物海上運送に関しては、運送人の名称を示し、署名者を運送人またはその記載代理人、船長またはその記載代理人、これに加え、(備船契約船荷証券の場合には) 船舶所有者と傭船者 (charterer) (第22条) に言及している (UCP Art.22)。署名者の資格の表示は、UCP Art.19(a) (i) に倣っている (UCP Arts.20-22(a) (i))。

記載は、原文で“named”とされているから、固有名詞で法人名を記載し、例えば、次のいずれかのように表記することを求めている (ISBP 2013、D5、E5、F4、G4のそれぞれを参照)。

- (イ) (署名者名、法人名) as carrier, or (署名者名、法人名) as agent for (法人名), the carrier
- (ロ) (署名者名、法人名) as master of the vessel, or (署名者名、法人名) (as agent for the master)

これに、UCP Art. 22(傭船契約船荷証券)により、次の(ハ)が該当する。

- (ハ) (署名者名、法人名) as owner of the vessel, or (署名者名、法人名) as charterer (署名者名、法人名) as agent for (法人名), the charterer

船荷証券国際統一条約で、船荷証券は運送人 (carrier) が発行するのが原則とされ、使用される船舶が傭船契約に基づき運航されるものであっても、運送人 (=海運会社) 傭船で傭船者である海運会社が船荷証券を発行すれば運送責任を引き受けるのが建前 (運送人船荷証券主義という) である。したがって、UCP Art.22 (Charterparty Bill of Lading) の適用がある場合を除いて、傭船契約約款に準拠する旨を表示する海上運送書類、複合運送書類は、「充足した呈示 (Complying presentation)」 (Art.2[定義] 第5段参照) に該当しない。しかし、(イ)、(ロ)、(ハ) のいずれかに該当する資格と署名により、UCP Arts.19 ~ 23の要件を充足するならば、Freight Forwarder's B/Lも、その各規定に該当する運送書類とみなすことができる⁴。

これに関して、最近発生した韓国の韓進海運に日本で言うところの会社更生法に該当する「法定管理」の適用事例において、利用運送人の地位が、貨物保険金の求償に当たり支障になるような点があることを知った。大谷孝一監訳『外航貨物海上保険』損害保険事業総合研究所、2009年刊における2009年ロンドン協会貨物約款 (ICC(A) 1/1/09) によれば、次のとおりである。

4 UCP Art.14 (l) および後藤守孝・吉野弘人『信用状統一規則の実務Q&A』中央経済社、2008年、pp.122-123参照。

第9条（運送契約の打ち切り）は、「被保険者の支配しえない事情により一保険の目的物が荷卸しされる前に輸送が打ち切られた場合には、この保険もその時点で終了する。ただし、被保険者が、遅滞なくその旨を保険者に通知し、担保の継続を要請する場合は、保険者が割増保険料を請求するときはその支払いを条件として、この保険は、存続する」。

第8条（保険期間）1.2および1.3によれば、「一通常の輸送過程以外の保管のため、または割当もしくは分配のためのいずれかに使用することを選ぶその他の倉庫もしくは保管場所において、輸送車両またはその他の輸送用具からの荷卸しが完了した時、または、被保険者もしくはその使用人が、通常の輸送過程以外の保管のため、輸送車両もしくはその他の輸送用具またはコンテナを使用することを選んだ時、一に終了する」。

被保険者が、運送人（船会社）の金銭債務不履行や支払い不能の事情を運送品の出荷以前に知りえていた場合には、第9条の適用はない（第4条4.6参照）。また、前記約款（(A)約款）第4条第6項後段により、CIF,CIP,CFRなどの各規則により出荷され、善意で保険の目的物を購入し、保険契約の譲渡を受ける荷受人にも、第9条は適用されない。したがって、荷送人である売主が、物品を出荷した時点と船会社の財務状態急変の事情が公知となった時点との関係が重要になる（韓進海運の「法定管理」は、今年8月31日だったが、その数か月前から、同社の信用不安は韓国のメディアでは報道されていたので、その時点で同社の運航する船舶に運送品を託することを控えるべきだっただろう）。

さらに、船主(owner)、船会社(operator)、船舶管理者と直接運送契約を締結している荷主を想定しているのが、契約運送人である利用運送事業者と運送契約を締結している、主として小口荷主の場合には、取り扱いが異なることに注意すべきである。したがって、as carrierと表記された場合、as actual carrier(実際運送人、maritime performing party)なのか、actual carrierに対してshipper(荷送人、documentary shipper)の地位に立つ利用運送事業者(contracting carrier)なのかは、このような運送打ち切りの場合、その効果に大きな相違が生じると思われるので、注意すべきである。

c. 運送サービスの始終点の表記、特に「発行日」の記載の効果

送付売買、または積地渡し条件を中核において、隔地者間売買に関する条件を定義している Incoterms® 2010に基づき、運送サービスが開始されたことを具体的に示す記述が書類上に明らかにされ、書類の発行日をもってその送付もしくは船積の完了の証明とみなされている。F系のFCA条件、FOB条件、C系のCIF, CFR, CIP, CPTの各条件（あるいは各規則）では、運送書類の発行日を運送品の受取、発送、船積の日とみなすこととしている。

実際には、印刷文言で、船積（あるいは積込み）式B/Lの場合には、「外観上良好な状態で船積みされた(Shipped on board in apparent good order and condition unless otherwise stated herein)」旨の記載が印刷され、受取式B/Lの場合には、Shippedの代わりに、Received from (the name of shipper) at the place of receipt for shipment on board the vesselと印刷されている。そのいずれになるかは、売買契約の条件を反映して、発行依頼人が指定する。したがって、FOB, CFR, CIFでは前者が、FCA,CPT,CIPでは後者が、通常、買主により信用状条件として指定される。ただし、今日では、実務上の取り扱いがコンテナによる複合一貫運送を主体にして、受取式に書式が印刷されているので、伝統的な海上売買条件の場合には、日本では船積後に積込み付記(on board notation)を入れてB/Lが発行されている。したがって、B/L発行日=船積日となる(UCP Arts.19～22のそれぞれ(a)(ii)後段但書き、およびISBP 2013、D6, E6, F5, G5のそれぞれを参照)。ただし、UCP Art.19(a)(iii)の邦訳

の末尾に言う「船積日(date of shipment)」は、発送、受取、船積という文脈上、「出荷日あるいは発送日」の訳語のほうがより適切だろう⁵。

d. 物品の受取、船積、前運送の表記

複合運送書類の場合には、信用状の記載に従い、受取地 (place of receipt), 発送地 (place of shipment/dispatch), 引取地 (place of taking in charge) とともに、船積港 (port of loading) または出発空港 (airport of departure) を明示すべきである。信用状が、それらを地理上の任意の地域または複数の場所、空港、港をもって示しているときは、それに該当する実際の受取、発送、引取地、出発空港、船積港を複合運送書類には記載すべきである (ISBP D9, D10 参照)。陸揚港、最終到達地、到着空港の記載を信用状が要求している場合には、複合運送証券は、当然のことながら、その要求を充足しているべきである (UCP Art.19(a) (iii)、ISBP D13)。

前述の a. にあげた例を参照されたい。長野から東京港までを陸上運送とし、東京港から国際海上運送により、大連港まで運送するときは、受取地を長野、東京港を船積港、大連港を陸揚げ港、船積前運送 (pre-carriage) をトラック運送 (by truck from Nagano to Tokyo) と表示する port-to-port の海上船荷証券を呈示する。売買契約の条件は、CIF 大連港 CY (or CFS) となろう。複合一貫運送で、長野から運送責任が開始するときは、船積前運送の記載をせず、また、大連港から瀋陽までの陸上運送を含む売買契約として、CIP 瀋陽 CFS とするならば、契約運送の最終到達地 (place of final destination) は瀋陽となる。信用状条件に従いその旨を記載すべきで、それが正確な書類作成実務である。前者の場合、最終到達地が for reference or information only (参考情報として) と表記され、信用状においては仕向地 (荷揚地) として、大連港が記載されているときは、この最終到達地の記載はいわゆる不一致 (discre) に該当しないと思われる。

信用状に基づく呈示書類の銀行による点検は、信用状に記載の運送条件に従う。しかし、信用状に記載の運送経路などの運送書類に関する事項は、信用状開設時の買主 (開設依頼人) の指定による。売買契約に定める運送条件と信用状に記載の運送書類に関する事項の間に食い違いがないよう、売買当事者は、信用状開設ならびに接受の時点で、十分注意を尽くすべきである。

e. 運送約款と積替え

運送書類には、運送契約並びにその条件の証拠として、運送約款が記載されているか、略式の運送証券 (short form ore blank back B/L) の場合には、運送約款を知ることができる手段および方法が示されていることが、UCP 上の要件である。後者の場合には、概ね、運送人の営業店舗に標準的な運送約款が掲げられ、写しを入手できるよう配慮されている。

銀行は、そのような約款の内容を点検しないが、備船契約に準拠する旨の記載があれば、呈示書類として不適格とされる (UCP Arts.19 ~ 21(a) (vi))。

運送約款には、運送人の裁量により、積み替えることが許容されている (Liberty Clause)。積替えとは、

5 いわゆる back dating の慣行については、現在のコンテナ船の運航実務からすると、cargo on dock (CY 搬入) と actual loading の時間差は概ね一両日程度で、実質的な差異はかつてほど大きくない。しかし、「船積前あるいは出港 24 時間前 (積荷情報通告義務) 規則」も受けて、本船入港 3 日前にコンテナヤード搬入を求められることがあるので、その場合には、前記時間差が大きくなることもある。前記時間差が、厳守に厳しいイギリスのコモン・ローの適用を受ける場合には、B/L の発行日の記載に十分注意すべきである。Date に十分留意して、遅滞のないよう注意する必要性は高い。

運送の途中で、ある運送手段から荷卸し (unloading) し、別の運送手段に再積み込み (reloading) することを意味する (UCP Art.19(b)、ISBP D 21, E17, F15)。船舶から鉄道車両への場合も、ある船舶から別の船舶への場合も、運送証券に記載の運送品全量を対象にするならば、等しく「積替え」とみなされる。

コンテナによる複合運送の場合には、運送経路の表示から、積替えは一般的に想定される。海上のみ (port-to-port) の運送経路の場合でも、信用状の規定上は積替え許容となっている。したがって、その場合に積替えを禁止したいならば、開設依頼人 (買主) は信用状条件にその旨を明記すべきである (信用状の一般的な書式には、その旨の記載欄が設けられ、積替えの可否が選択できる仕組みになっている)。Incoterms[®] 2010のCPT, CIP, CFR, CIFの各規則においては、売主の義務A3 a)において、通常の場合と通常の場合により、慣習的な方法で契約品が運送されるべく、運送契約を手配する義務を定めている。

古い判例であるが、この義務を具体的に示し、積替えの可否を判断した事例として、また、日本の海運会社が当事者となったCIF Kobe or Yokohama条件の輸入事例として、Hansson v. Hamel and Horley Ltd.事件 ([1922] 2 A.C.36) に言及しておきたい。

ノルウェー産飼料の売買で、ノルウェーの港でKiev号に船積され、ドイツのハンブルグにおいて日本船のAtlas Maruに積替え、日本の海運会社はハンブルグでいわゆる通し船荷証券 (Through B/L) を発行し、署名した。仕向地は横浜を予定し、ハンブルグ以前の運送については、ハンブルグでAtlas Maruに積み替える予定で、ノルウェーの港で船積みした旨、その通し船荷証券に記載された。しかし、日本の海運会社は、ハンブルグ以前のいわゆるLocal 運送については契約上の責任を負わない、と定めていた。これに対し、判事は、名称に反して、ノルウェーの港から横浜までの運送に対し、当該通し船荷証券により一貫して運送人が責任を引き受けていないことを理由に、CIF 売買条件の違反、すなわち、全運送区間に対する運送責任を通常の場合で運送人が引き受けていない呈示書類は不相当であると判断した。日本の海運会社が、ノルウェーの港とハンブルグ港間の運送に対するLocal B/Lを添付し、それに基づき責任を負担すると宣してAtlas MaruのB/Lとともに荷送人に交付していたならば、判断は異なったかもしれない⁶。

Incoterms[®] 2010にいう「通常の場合」は、船荷証券国際統一規約 (Hague or Hague-Visby Rules) に基づくことを意味し、「通常の場合」を離路しない (no deviation) で迅速に (without unreasonable delay) ということを意味するものである。コンテナによる国際複合運送の場合には、各運送区間に適用ある国際統一規約または事故発生国の国内法の強行規定に基づく責任原則を組み合わせるいわゆるNetwork Liability Systemを採用するCombined Transport B/L、あるいは至上約款 (Paramount Clause) により陸上運送区間にも船荷証券国際統一規約に基づく責任原則を適用するUniform Liabilityを採用するCombined Transport B/Lも「通常の場合」と見なしてよい状況に近づいていると思われる⁷。しかしながら、信用状に関して、銀行が運送約款の内容を点検することは期待されていないので、券面上、運送書類とみられる体裁が整っていれば、UCPならびにISBPに基づき「充足した呈示」とみなされる (UCP Art.2(定義) 第5段)。

6 Benjamin's Sale of Goods, 8th ed. by M. Bridge, Sweet & Maxwell, para.19-027 参照.

7 Norfolk Southern Ry. Co. v. James Kirby, Pty Ltd., 543 US 14, 2004 AMC 2705 (2004) および Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. v. Regal Beloit Corp., 561 US 89, 2010 AMC 1521 (2010) 参照. さらに、The Rotterdam Rules, Art.18 (Liability of the carrier for other person) もこれらの判例と同趣旨と思われる。

なお、国連貿易開発会議 (UNCTAD) / 国際商業会議所 (ICC) による複合運送証券に関する規則 (ICC Pub.No.481, 1990) については、主として流通性権利証券性に関する任意規則でもあるので、別の機会に検討したい。

f. 無故障の運送書類 (clean document)

信用状に基づき提示される運送書類は、UCP 600 Art. 27に規定するとおり、「無故障」(clean)なものでなければならない。その規定によれば、物品およびその包装の瑕疵ある現況を明文をもって示す条項 (clause) または付記 (notation) がないことを意味する (ISBP D24, D25, E20, E21, F18, F19, G18, G19もそれぞれほぼ同文の「無故障」についての具体例を示している)。一般的には、摘要書き (remarks) により、瑕疵ある現況は、物品の数量不足、破袋、包装内容の漏れ出し、汚損など具体的に示される。これには、包装そのものでないが、運送品を収納するコンテナの外観状態の欠陥も含まれる。例えば、運送用具のコンテナのへこみ、ピン・ホール、施錠不備などが発見され、摘要書きが付されると clean でなくなる。こうしたことを防止するため、運送人とコンテナ詰め作業をする荷主側の担当者間で機器受渡し証 (equipment receipt, E/R) をもって、コンテナの現況を受渡の時に点検し、確認する。

現実には、無故障の運送書類のみを銀行は受理するので、仮に、運送書類の発行前に remarks や notation が付されるようなことがあっても、補償状 (Letter of Indemnity, L/I) を運送人に差し入れて、remarks なしの運送書類を発行してもらうのが、通常の実務である。また、前述の c. に例示するように、clean という文言を記載しなくとも、in apparent good order and condition に制約を加える付記や摘要書きなどがなくとも、clean という文言がなくとも十分である (UCP Art.27, John Wilson, Carriage of Goods by Sea, 4th ed. Longman, 2001, p.128)。さらに、コンテナ詰めの場合、荷主詰め (shipper's load and count, said to contain) などの付記がなされていても、運送書類を unclean (故障付き=dirty, foul) にしない (UCP Art.26 (b))。コンテナ詰めの商品の明細、数量などに多少の不安を感じるならば、買主はコンテナ内積み付け表 (Container Load Plan, CLP)、包装明細書 (packing list) などを呈示書類に加えて対処すべきである。国際海上物品運送法第8条に基づき、運送人に対する通告の正確性を荷送人が担保すべき義務が課され、運送品の種類、容積もしくは重量または包みもしくは個品の数および運送品の記号を Booking Note などの文書により運送人に通告し、その通告通り船荷証券に記載する義務を運送人は負担する。したがって、CLP やコンテナ詰め貨物証明書などを呈示書類に加える必要性は高くないだろう。

実入りコンテナが、甲板積み (on deck stowage) されている、またはされる見込みである (will be loaded on deck) ことを明示する運送書類は、故障付き書類と同様、銀行により受理されない (UCP Art.26 (a))。ただし、運送約款の裁量権条項 (liberty clause, carrier's option clause) により、本船の安定性、荷繰りなどを考慮して、結果的に運送人の判断で実入りコンテナが甲板積みされることは普通のことである。運送契約条件としても、スペース予約時に on deck or not (甲板積みの是非を問わない) という慣行を前提とせざるを得ない。もちろん、荷送人は、それにもかかわらず、売買契約に基づき船内積み (under deck stowage) を運送人に要求することはできる。結果的に、甲板積みになったとしても、そのことを船荷証券に記載しないよう、運送人に要求すれば良いだろう。

2. 備船契約船荷証券と信用状

UCP 500 (1983年) から、備船契約船荷証券に関する独立した規定が設けられた。UCP 600 Art.22はそれを継承するものである。

備船契約により運送される商品の取引にも、信用状による決済が必要なことは当然である。船荷証券に関するUCP 600 Art.20 (a) (vi)において、備船契約に準拠する旨の記載が見られないことを、充足した呈示の条件とするのと比較すると、UCP Art.22は特別規定に当たる。備船契約を背景においていても、至上約款 (Paramount Clause) により、備船契約とは独立の船荷証券の発行を受けて、UCP Art.20に基づいて呈示書類要件を充足し、売買当事者が信用状決済を行うことは難しいこととは思われない。備船契約は、船荷証券と異なり、運送契約書そのものである。船荷証券は、本来、運送品の受け渡しに必要とされる有価証券で、裏書譲渡性を特徴とする。したがって、備船契約に準拠する船荷証券は、この裏書譲渡性が損なわれるもので、荷為替決済においては好ましいことではない。したがって、船荷証券国際統一規約 (Hague Rules or Hague-Visby Rules) にのみ準拠すると定める至上約款により、それ自体独立した有価証券にしたいのである。

しかるに、備船契約船荷証券に関するUCP Art. 22 (a) (i) の署名要件の点を除き、その他は船荷証券に関するUCP Art.20とほぼ変わりのない呈示書類要件を定めている。その上さらに、備船契約書の呈示を要求していても、銀行はそれを点検しない (UCP Art.22(b))。一般的に長文の契約であり、専門性の高い、やや複雑に見える備船契約書の点検は、信用状取引の簡便、迅速な処理の原則に背くとみられる。したがって、銀行から見れば、備船契約当事者の財務的信用と取引される商品の担保価値に、より大きな関心があり、売買契約条件の詳細を、コンテナ運送貨物ほどに重視していないように思われる。近海のフィーダー・サービスの備船運送も少なくないが⁸、遠洋を舞台とする備船契約は大型船を用いる大企業間取引が多く、この種の書類を対象とする信用状は、簡素な支払い保証の機能に接近するものと考えられる。

3. 海上運送状 (sea waybill, SWB) と信用状

受戻性がなく、債権性証券でもない海上運送状の使用目的の一つは、仕向地における簡素で迅速な荷渡しであり、SWBの使用は、売買当事者が本支店の関係、あるいは親子会社、グループ企業間の関係にあることが前提になってきた。したがって、荷為替決済の必要性が低い場合でもある。海上運送状を呈示すべき運送書類とし、信用状付き決済とするのは、この前提が成立しない場合であり、port-to-portの運送を対象としてのみ発行される。このため、コンテナによる複合運送の場合や洋上転売が行われる国際商品の取引にはSWBは使用できない。主として、port-to-portのコンテナ運送に適した運送書類であり、いわゆる「船荷証券の危機」に対処するのに都合が良いだろう。買主としては、信用状条件を適用して、売主による売買契約の履行を間接的に強制できるメリットを享受できる。売主としては、海上運送状により運送品の上に担保権を行使できないので、取引銀行ないし信用状の発行銀行を荷受人 (bank consignee) として、買主による代金決済を確認してから、買主に運送品をrelease (手放す) することにしたい。信用状付き決済を採用すれば、売主の希望をより確実に実現できる。このため、UCPは、船荷証券に関するArt.20と類似の規定をArt.21とし、海上運送状に当てている。したがって、UCP Art.21の規定の説明は、UCP Art.20の説明

8 この場合には、備船契約船荷証券ではなく、備船契約を至上約款で切り離して、船荷証券のみを担保として決済することとし、UCP Art.20のもとで呈示書類を点検するほうが、取引の安全 (security) の点からも、優先して選択される。

で代替できるので、省略したい。ISBP F1～F25は、かなり具体的にSWBの取り扱いを規定しているので、UCP Art.21以上に参考になるだろう。

SWBは、荷受人を記名しているが、荷送人である売主が、運送契約に基づき、運送人に対し、運送差し止めの指図、あるいは荷受人の変更を指図できる。信用状に基づき決済を引き受ける銀行にとっても、これは不都合なので、SWBに関するCMI規則（1990）第6条で「Right of Control」を規定し、運送人が運送品を受け取る以前に意思表示して、運送人に対する指図権を荷受人に譲渡することができるとしている。その証に、SWBの券面に「No-Disp」と表示される。これにより、信用状発行銀行のSWB所持人としての地位は安定する。信用状付きでないときは、荷受人として買主は安心して、到着時に運送品を引き取ることができる。注意すべきは、CMI規則は条約ではないので、運送契約に援用することに当事者が合意する必要があることである。

なお、イギリスと日本では、国際海上物品運送である限り、発行される運送書類を船荷証券に限定せず、SWBにも国際海上物品運送法（COGSA）が適用され、非流通性（non-negotiable）の記名式船荷証券とSWBが大きく異なることは少ない。ただし、運送途上での運送品の滅失の場合の扱いに差異が際立つ。運送品引渡請求権は、SWBの下では、運送品が仕向地に到着しないと行使できないからである。

4. 航空運送状（air waybill, AWB）と信用状

前述のSWBのモデルになったのが、航空運送状である。航空運送は、スピードが早く、船荷証券のような受戻性、債権証券性は、迅速な運送品の受け渡しには不都合である。したがって、当初から、AWBには裏書譲渡性（negotiability）は必要でなく、受取証、運送条件の証拠、免責証券であれば良しとされた。しかし、物品の売主としては、代金と引き換えに物品を提供したい。これを実現する方法は、運送品の到着時の現金払いを条件とするか、または事前に輸入地の銀行に荷受人になってもらい、銀行が代金回収のサービスを売主に提供してくれる「銀行荷受人方式=bank consignee方式」が用いられてきた。

こうした背景において、信用状で「Air Waybill acceptable」とし、信用状発行銀行がAWBの荷受人となる内容の信用状が開発されてきた。UCP Art.23は、その構成において、SWBに関するUCP Art.21と大差ない。「船積」に代えて、「物品が運送のために受領された」ことを表示すること、「海港」に関する船積港、陸揚港の代わりに、「出発空港」、「到達空港」を表記し、国際航空運送協会（IATA）の規則では、AWBは、原本3通、5通の副本から成り、原本には関係当事者が指定されている。信用状付き取引における呈示書類としては、送り主用の原本または荷送人用の原本で十分である（UCP Art.23（a）（v）、ISBP H12）ことが目立つ程度である。

買主は、AWB面では「着荷通知先=notify party」とされ、航空運送人から「到着通知」（arrival notice）が送られて来る。荷受人である銀行にも「到着通知」に「荷渡し指図書（release order）」を添付して、運送品の引取りを航空会社が促してくる。銀行は、本来の荷受人である買主の支払いまたは保証を確保して、荷渡し指図書により航空運送人に対し、運送品を買主に引き渡すよう指示する。これにより、一応、信用状決済は完了する。

終わりに

海上運賃の負担については、取引条件の選択により決まる。CIF, CFR, CIP, CPTの各条件では、海上運賃は売主負担であるから、自ずと信用状条件としては、freight prepaidと定められる。しかし、買主と国際海上運送業者との特別の関係（一手積み契約とfreight credit agreementなど）があるときは、売買契約がCIF条件であっても、freight collectとなることがある。その場合、商業送り状における請求金額がCIF価額のままとなっているときは、呈示書類間に、運送賃の取り扱いに関して不一致が生じる（UCP 600 Art.26参照）。

これに対し、FOB, FCAの条件であっても、荷為替決済上、船荷証券ないし裏書譲渡可能な複合運送証券を売主が取得して担保権を留保したいときは、その証券発行の前提として、海上運賃の前払いを運送人が請求するので、売買当事者間の特約により売主が海上運賃などを立て替え払いすることがある。しかし、特に、信用状条件として、freight prepaidの表記が要求されていないければ、その記載がないことを理由に船荷証券などを拒絶できないだろう。

運送賃以外の経費は、信用状に基づく支払いの対象としないと規定されているときは、たとえ、現実に支払った、あるいは支払われる見込みであることを、運送書類に記載してはならない⁹。

信用状の守備範囲に、滞船料、コンテナの返送遅延（detention fees）、FIOS（荷役費用備船者負担条件）における諸経費は、運送賃に追加する経費として含まれない。THC, CHCなどは、いわゆるfreightの概念に入るだろう。いずれにしても、売買当事者が、運送賃の負担条件として定めている範囲にはいれば、運送賃諸経費は信用状取引の対象になる。

今回は、保険書類を中心に取り上げて説明したい。

*訂正：前号、p.10 第二パラグラフ、5行目、「仕向地における」のように「に」を補う。

以上

9 Benjamin's, *op.cit.*, para.23-134. ISBP E27も同旨。

記事2. アフリカの地域経済共同体についてのリサーチのご紹介と TICAD VIの機会を利用したアフリカでのヒアリングについて

JASTPROシニアアドバイザー 渡邊 浩吉

JASTPROの今期のリサーチテーマは、アフリカの地域共同体REC (Regional Economic Community) が現在どの様な状態になっているのか、どのような問題点があるのか等についてです。本稿では報告書の作成に先駆けて、いくつかのポイントをご紹介します。

地域経済共同体と言いますと、ASEANが昨年末にASEAN 共同体を発足させたので、報道等を通じて注目された方も多いかと思います。アフリカの地域経済共同体 (REC) は、意外と思われるかもしれませんが、実はかなり年季が入っております。アフリカ連合 (African Union) が認知しているものだけでも8つあり、その中のいくつかは関税同盟としての機能も持っております。関税同盟としての機能を持つということは、域内での加盟国間の取引にかかる関税を限りなく無税とするだけでなく、域外と取引をする時の関税も、加盟国がそれぞれ任意に設定するのではなく、RECとして統一された共通域外関税率 (Common External Tariff = CET と呼ばれることが多いようです) を設定するということになります。これによって、REC内のどの国でも域外からの貨物に対する関税は同じになります。加盟国によって域外関税等の異なる場合、直接その国に輸出せず、まず加盟国の中の輸入関税が安い国に向けて輸出し、域内を無税で移動させて、本来の仕向先国に商品を持ち込むといったことが考えられますがRECによってこのような迂回輸入のスキームが成り立たなくなります。従いまして、この面からは原産地証明書での輸入品横流し管理は不必要となる訳です。

ASEAN共同体にはまだこのような関税同盟としての機能がありません。ですからATIGA Form D と呼ばれるような原産地証明書でしっかりと縛る必要があります。加盟国間で商品を移動させる (加盟国間での輸出入になる訳ですが) 時は、その加盟国で生産されたものであることを、原産地証明書をもって明らかにさせない限り、共同体加盟国としての権利である域内の無税通関を承認しないとといった仕組みとなります。

話は少し逸れますが、2012年にJASTPROではASEAN Single Window (ASW) に関する加盟各国の動向についての調査を行いました。ASWのようなRegional Single Windowの目的は、本来、加盟各国の貿易関連データ交換を密にすることによって、域内の取引を促進すると同時に域外に対する国際競争力を高めることであると思います。ASWは昨年、先進6か国とベトナムの計7か国の間で実証実験が完了したとの報道があります。なぜこの話をするかと言いますと、ASEAN共同体の場合は上記の通り、迂回輸入の回避などの必要性から、原産地証明書をデータで交換し、効率的かつ円滑な運用をすることが加盟国政府のニーズに合致しているので、紆余曲折はあったとしても、ASWを実用に供させるところまで漕ぎつけたのではないかと思うからです。

Regional Single Windowが民間実取引の貿易文書データ交換に使われるためには、取引当事者を公平に縛る法的枠組みなど、種々環境の整備が必要となりますが、原産地証明書などの公的文書であれば、関係各国の合意だけで特段の支障なく運用が可能と思われます。

一方アフリカのRECには関税同盟の性格を持ったものもありますので、それらのRECにとっては原産地証明書を電子化し、素早いデータ交換を実現させるために、Regional Single Windowを構築しようといった政府側の積極的な動機が望めないかもしれません。

まだまだ検討が必要ですが、アジアとアフリカの事情が違うということを認識するための良い例かと思います。

さて今一つアフリカのRECを語る時に外せないのは、アフリカ各国が複数のRECに併行して重複加盟していることです。アフリカには54か国ありますが、共同体あるいは関税・通貨同盟に加盟している国は延べ130カ国にもなります。平均2.4の多重加盟となっている計算です。重複加盟をしている理由はいくつもあると思います。地域的な繋がり、歴史的な繋がり、使用言語の共通性、内陸国としての必然性などなどでしょう。近所づきあいのような緩やかな繋がりなら、多重加盟をしても特に問題が無いかもしれませんが、これが関税同盟となると、根本的な難題を抱え込むこととなります。上述しましたが、関税同盟は共通域外関税（CET）を設定します。ある国が関税同盟Aと関税同盟Bに重複して加盟していたとします。ある商品のCETが同盟Aでは10%、同盟Bでは20%としますと、その国の輸入者Xは当然、同盟AのCETを適用して10%で輸入します。しかし関税同盟Bにしか加盟していない国にしてみれば、この輸入者Xは、関税同盟Bの加盟国の輸入者でもありながら、同盟BのCETである20%ではなく10%で輸入してしまうことになる訳ですから、明らかに同盟BのCETに違反した輸入を行ったこととなる訳です。これは輸入者Xの違反行為ではなく、明らかに制度の瑕疵によるものとなります。

因みにWTOでは複数RECへの二重加盟について頭から違法とはしていませんが、RECに加盟したらその規則を域内外に遵守すべきことを謳っており、2つ以上のRECに加盟した場合、そのどちらのRECについても規則を遵守する必要があることから、そもそもそのようなことは実行が困難であろうと、実質的にネガティブな見解としているようです。

報告書ではこの辺の事情も含めて、もう少し広くかつ詳しく記述する予定を致しております。

ということで、話題を転じます。

各種報道により皆様もよくご存知と思いますが8月27日～28日にケニアのナイロビにおいて安倍首相も参加された第6回TICADアフリカ開発会議が開催されました。この会議のSide Eventとして各種の会議が開催されました。筆者はJICA主催「アフリカ域内取引の活性化」会議に出席しました。会議における講演内容もさることながら、アフリカ各国から会議に参加された方々から、いろいろと今回のリサーチのテーマに沿った関連情報をお聞きする機会として活用させて頂きました。

講演の方は、日本が援助しているOSBP(One Stop Border Post: 道路上の国境における輸出国側の手続きと輸入国側の手続きを同一建物内で処理できるようにすることで貿易の円滑化を図る仕組み)について、その事例集が冊子として上梓されたことなど、具体的な事案が多く語られました。WCOからは御厨事務総局長がご講演されました。

アフリカ側の講演者からは、プロジェクトを成功させるには政府の政治的な強い意志と、行政管理能力、経験に基づいた知識が必要であることが繰り返し発言されました。参加者のつぶやきとしては、お任せします的な援助を受けて何かが出来たとしても、身に着かないから、国が本気になって学び、改善する姿勢、指導力を持つことが一番大事だとの話をお聞きしました。これをSustainableな状況を作り出すと表現されていたかたもおられました。

アフリカのRECにおけるRegional Single Window 構築の可能性については、取り敢えず先に器を作ってしまうというような発想よりも、例えば先述のOSBPにおいて、二国間の貿易データのやり取りを行う仕組み、必要

に迫られて作り上げられるシステムを少しずつ充実させ、それを集積してSingle Window化する方針の方が容易「low hanging fruit」であろうとの見解の披瀝もありました。

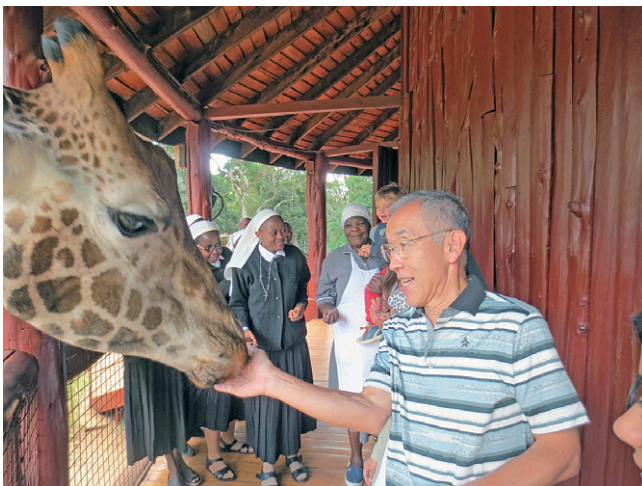
雰囲気をお伝えするために現地のスナップショットを最後に載せます。



TICAD開催場所ケニヤッタ国際会議場
(中央茶色のビル)とSIDE EVENT開催
場所である歳入庁のビル(右奥の白いビル)



JICA SIDE EVENTにおける
OSBP事例集発表風景



フレンドリーなケニアのおもてなし(右が筆者)
(ナイロビ国立公園)

以上

記事3. 【観光雑感】「旅行・観光事業に役立つ情報環境の構築」

— 目的に合わせた情報共有の仕組みを工夫しよう —

NPO法人観光情報流通機構(略称JTREC) 堀田 和雄

JTRECはかねてより、国連CEFACTの旅行観光ドメイン、AFACT旅行・観光・レジャー Working Groupを通じて、アジア各国(台湾、タイ、韓国、インド、イラン等)と連携し、旅行関連分野の電子化に取り組んでいます。

前月号(「2016年の今、新しい観光の姿が見えてきた」)に引き続き、同機構の堀田氏に、観光雑感と題して、旅行についての想いを寄稿いただきました。

日本の観光分野全体はこの数年、成長している。要因は外国人観光客の増大が大きい。しかし、ただ外国人が来れば儲かるのかというと、そうではない。景色をウリにした場所は日帰りで移動してしまうし、歴史博物館がウリの場所は英語圏だけでなくアジア各国の言葉が用意されていなければ来ない。魅力を増すにはそれなりの投資を伴う。特に体験型・滞在型のツーリズムが基本になると、企画商品の生産性と地域のプロデューサー人材が欠かせない。

そして、その前に切実に必要なのが事業関係者間で情報共有できる仕組みだ。もともと旅行・観光事業は、情報収集・発信・共有がひとかたまりなので、必要なデータを関係者の間で循環させたら、さぞかし状況把握がしやすく風通しの良い事業環境になるのではないかと思っている。

実践にはまず、目的別に情報を社内で共有する。次に社内と個別顧客間で共有する。そして範囲を広げ最終的には、社内+全顧客+外部の事業関係者間で情報を共有したい。しかし、実践に際し課題は沢山ある。共有する目的が会議や出欠確認、掲示板のようなレベルなら使い勝手のいいシステムは従来から市販されている。

しかし、一口で情報共有といっても、全社レベルのものと専門性の高いプロジェクトでは共有の目的や内容はかなり違っている。どちらも情報共有する目的や自分の業務との関わりを明確にしておかないと情報の循環が滞ってしまう。気がついたら利用者は誰もいないという例は結構多く、これからの観光事業を支える情報共有環境の在り様が気になっている。

一般に、メンバー間の情報共有が進むとテーマに関する進捗や課題がはっきりしてくるが、より効果を上げるには共有メンバーの役割や担当業務の中身について“見える化”が必要になってくる。そのためにはメンバーにビジネスモデルや計画を示し、目的に向かったプロセスの共有化を図りたいもの。これにダイバーシティやグローバル性が加わると難しさも増すと思うが、観光情報に関わる共有環境づくりに更に知恵を集めたい。

例えば、花火大会。

主催者は市のホームページやSNSに大会の案内をする。地元の産業や旅館、ホテルなども市のホームページにリンクを貼ったり、自前のホームページやSNSも使って集客の付加情報として花火大会を案内する。個人については、メールやSNSなどで友人、仲間に花火大会を知らせたり誘い合うメッセージが飛び交うが、実はこちらの方が波及効果は大きくなってきている。そういうネット環境で、花火データの賞味期限はどうだろうか？

実は大会が終了しているのに長い期間掲載されている例もある。ある地域に旅行しようと観光ホームページをアクセスしたら、過去の案内や季節はずれのイベント情報が現れたら興奮するだろう。花火に限らず地域を紹介する多様な観光情報の信頼性や鮮度の統括は難しい問題だ。オリジナルデータは所有者が持っているが、ネット上はコピーされたデータが流通しているのが現状だ。

また、ドライブ中、カーナビで探した店に食事に行ってみたら、すでに廃業していて、がっかりした経験もあると思う。情報の確かさや鮮度の管理はやはり重要なテーマだ。「観光」は、個別の産業分類に当てはまらないほどの広い分野でもあり、その中でのデータ管理と運用については、地域単位の仕組みと活発な議論が重要だ。

ところで、地域の観光ホームページはどうして似たような姿、形をしているのだろうか？

観光地の立場からすると、ホームページの来訪者には、説明したいことが山ほどある。そこで、トップ画面にはタブを幾つも割り付け、バナーも目立つように張り、観光の提案や地元データで満載にしている。少しでも印象に残ればと思う結果、どこもコンテンツが多すぎて似かよってしまうのかもしれない。しかし、閲覧者からすると画面の内容はお仕着せ的で、まず観光コースありきに映ってしまう。その地に行くかどうか、行って何をするかは旅行者である自分が決めたい。そう思う人からすると、目的に合う欲しい情報は見当たらず、他のサイトまで隈なく見ることになり、結果、離れてしまう。このように、旅行・観光の目的を持った人からすると、一般の観光ホームページは情報量が少なく役に立たないものが多い。

これらのことから、情報発信する側が伝えたい事と観光客が知りたいことは、キーワードは同じであっても中身は必ずしも一致しない。むしろギャップが生じている。このギャップを観光客が検索によって満たすことができる共有環境が構築されると大いに役に立つ。

ここに着眼してJTREC（観光情報流通機構）では、国連CEFACTの下で観光情報の体系化づくりと解決策の研究を行っている。

観光情報を告知手段と考えるのではなく、観光客への最大のサービス業務である、と定義した方が具体的かもしれない。観光客が計画を練る際に役立つ情報とすでに現地に滞在している観光客に役立つリアルタイムな情報はそれぞれ次元の違うもの。これらを地域全体で調和のとれた仕組みで情報提供がされるのであれば、その閲覧ページ数は飛躍的に伸びると思う。

また、観光客の困りごとを解決する情報も大切だ。

クルマを使わない観光の場合は、地域の二次交通と運行情報はかなり大切で、リアルタイム運行情報など欲し

いところだ。

例えば、

- ・ある日、2泊3日分の荷物を持って停留所で待っている。
- ・バスは時間通りに来た。
- ・でも満員で乗れないことが到着してわかった。
- ・1時間後の次のバスを待たなければならない辛い瞬間だ、何とかならないか？

そこで、停留所にwebカメラ等のセンサー機能を据え付け、停留所の待ち具合をチェック。バス会社は増発するか、停留所に満員の表示をして別の選択肢を提供する等のサービスがいろいろ考えられる。地域全体のサービス議論に加えて欲しい。

こんな例もある。

旅館にチェックインしたあと、お薦めの「〇〇峠往復3時間コース」に行くことにした。旅行前のおおよその計画では〇〇峠往復には所要時間は3時間あればいいという認識でいたが、実際に行動する際には、以下のことが必要だ。

- 今出発し、峠から戻ったら温泉に入り、夕食をとりたい。時間的に可能か？
- 峠往復3時間というのは旅館から徒歩で3時間のコースなのか？
- バスとの組合せなので、全体所要時間ではなくダイヤと移動時間が知りたい。
- 峠にはビールを飲む店があるかしら？

これらをスマホでスムーズに検索できるようにしたいものだ。

美術館や歴史博物館などもニーズは同様だ。観光客が美術館を検索してもバスの停留所を検索しても、どちらからでも開館/閉館時間とバスの時刻表が連動して提供されるとありがたい。また、館内レストランだけでなく周辺レストランについても営業時間や主なメニューなども知りたい情報だ。

公共施設のホームページには、周辺の飲食店情報はない場合が多く、素っ気ない施設情報に留まっている。観光客はそもそも周辺の飲食店の存在は知らないので検索のしようがない。

以上、情報共有の必要性を例示したが、更に技術的な情報を共有環境に加えて構築するには、共有する言葉の意味と機能について標準的な取り決めが必要だ。観光にはクルマが欠かせないもの。このクルマの「自動ブレーキ」を例えにとって、標準的な取り決めの必要性を説明すると……

[車種による自動ブレーキ]

- ・A車：運転手がブレーキを踏まなくても自動的にブレーキが作動する。
- ・B車：歩行者とぶつかりそうになった時、時速60km未満ならブレーキは作動する。
- ・C車：前方車両との速度差50km以下の時にブレーキが作動する。
- ・D車：歩行者との速度差が35km以下ならブレーキが作動する。

自動ブレーキの例に見られるように、技術情報の共有は、言葉の意味だけを共通化するのではなく、利用者に「ど

の程度、安全性が向上しているのか」という価値判断を共有目的にしたいものだ。

ここで、共有環境に顧客を組み入れて業績を飛躍的に伸ばした旅行会社の例を紹介しよう。

自社事業に合わせて情報共有環境を構築したローゼンブルースというアメリカの旅行会社をご存じだろうか？

経営者ローゼンブルースの著書「顧客第二主義」を読んだ方は多いと思う。本のタイトルを見た時は驚いたが、要旨は顧客重視の方法として社員を大切にしたい、という啓示に満ちた本だ。尚、社員のことはアソシエイツと呼んでいる。米国にどうしてこのような考え方の会社があるのか不思議だ。

まるで日本の会社のような感じがするが、実はフィラデルフィア生まれの米国企業だ。ビジョン実現のために多次元の情報共有を行っている。

ローゼンブルースは旅行会社だが専門は企業向けBTM (ビジネストラベルマネジメント) 業務で、個人を対象にした旅行会社ではない。

背景として、当時の航空業界の規制緩和が旅行業界の将来的な役割を不確実なものにしたので、ローゼンブルースとしてはその時点で単なる手配・チケット販売業者ではなく旅行情報マネジメント事業に特化することにした。

ローゼンブルース社は、「社員第1主義」という哲学と客先に社員を常駐させる独自のサービスによって、30年弱で、売上が2,000万ドルから62億ドル(30倍)、社員数が60名から5,300名、事業所数が1事業所から1,000事業所へと驚異の成長を遂げている。現在は、大手金融機関の傘下に入り、ビジネストラベルマネジメント分野を支えているようだ。

ローゼンブルースの特色は、出張者の旅行宿泊手配をつつがなく行うことだけではない。出張者と顧客企業人事、財務部門の満足度を高めるため、社内人事規定の等級に合わせた出張手配をする。また、それ以上のサービスを提供するため、エアライン各社、ホテル各社、レンタカー、保険などとの相互の業務革新に通じる意見交換やサロンを形成している。出張する社員は単独申請だが、ローゼンブルースとエアラインあるいはホテルの間では、同一企業の団体扱いになるようフライト間際まで現状把握をする。更に、ホテルのアップグレードポイントで1クラス上の部屋を予約するなど惜しみなく努力する。

ローゼンブルースのケースは、情報共有環境の構築に際し「顧客重視の方法として社員を大切にしたい経営をするためには何を情報共有すれば良いのか」を徹底的に煮詰めたことに尽きると思う。その結果、業務遂行と情報共有が別々の存在ではなく、経営方針に従い一体となって、社員満足と顧客満足双方の向上という目的に結びついた良い事例だと思う。

以上、情報共有をテーマに話を進めてきたが、観光分野の20年前を見ると、観光地や旅館が営業促進をしようとすると、個別に広告を出すことが重要な手段だった。しかし、今は観光地域経営の時代だ。個別広告に代わる位置づけとして、観光地域のストーリー性のある記事を作成するという工程が必要になってきた。記事を

作るということは、写真・文章・映像を駆使して「旅を作り出す」ことだ。そして、記事を最適なメディアに乗せ、営業を推進していく。

JTRECではAFACT 6ヶ国の観光商品と文化の電子的流通を志向している。アジア太平洋の6ヶ国観光地域経営のお手伝いだ。日本からは旅館、温泉、健康などの観光情報や文化を主なデータとして発信を検討中だ。この6ヶ国市場自体が新たなメディアに相当すると考えている。JTRECとAFACTの間で、ますます観光情報を流通させる共有の仕組みが必要になりそうだ。

以上

記事4. 国連CEFACTからのお知らせ

国連CEFACT公式Website(<http://www.unece.org/cefact.html>)
に以下の4件の記事が公表されています。



4-1 15 September 2016:

UN/CEFACT is pleased to announce the launching of a new Single Window recommendation project on core principles for the operation of Single Windows. While they are increasingly integrated, interdependent with many vital systems and concentrating vital regulatory services, safe and efficient single window systems are critical to the effective functioning and the competitiveness of the economy. Adherence to core principles for the operation of Single Windows should prevent a domino effect on the other stakeholders and the economy in the case of its failure.

Basing on risk assessment and benchmarking, this project will be studying the best practices on the operation of single windows as core principles. They are intended to encourage the design and operation of safer and more efficient single windows systems worldwide. In emerging market economies and with the international context of trade facilitation they are likely to be of particular relevance, because of the efforts in these countries to improve systems or to build new ones in order to handle better the growing international trade flows from national and international markets;

These core principles may also be of use to advisers providing international technical assistance on how to achieve safety and efficiency.

The group will officially begin during the 28th UN/CEFACT Forum in Bangkok with a Mini Conference on Wednesday 28 September.

For more information, contact the Project Leader Richard Morton or Lead Editor Jalal Benhayoun.

2016年9月15日

シングルウィンドウの運用の「コアとなる原則」に関する勧告の開発を目的とした、国連CEFACTの新規プロジェクトが発足しました。シングルウィンドウに、多くの重要なシステム群及び重要な行政サービスが連結し、その相互依存関係が深まるなかで、安全で有効なシングルウィンドウシステムは、経済機能が効率的に機能し競争力を維持するために重要な役割を果たしてまいります。シングルウィンドウの運用に関するコアとなる原則に準拠することが、障害発生時に、利害関係者や経済への連鎖的な影響を防ぐこととなります。リスクに対する評価とベンチマーキングをベースとして、本プロジェクトではコアとなる原則となる、シングルウィンドウの運用に関するベストプラクティスを研究します。システム群を改善し、もしくは新しいシステム群を構築しようとする各国は国内及び国際市場における貿易の流れの増加に、よりよく対応することを目指しており、この原則は、より安全な、より効率的なシングルウィンドウへの設計とその運用を支援することを目的としています。

「コアとなる原則」は、国際的な技術支援を提供するアドバイザーが、いかに安全性・効率性を達成するかをアドバイスするためにも活用されるでしょう。

研究グループは、公式には、第28回国連CEFACTフォーラム(バンコック)の9月28日水曜日のミニコンファレンスにおいて活動を開始します。

より詳細内容をお知りになりたい方は、プロジェクトリーダーのRichard Morton氏もしくは主EditorのJalal Benhayoun氏にご連絡ください。

4-2 30 August 2016:

The UN/CEFACT Buy/Pay PDA is pleased to announce the opening of the Public Review period for the SCRDM Project. The purpose of this project is to develop and publish an international “Supply Chain Reference Data Model” for international & national trade.

The 60 days Public Review period will end on October 30th 2016.

The RDM Guideline, SCRDM-BRS, SCRDM-RSM, SCRDM subset of the CCL and related green paper are available for review.

Any comments should be submitted to the Project Lead Rolf Wessel and Lead Editor Gerhard Heemskerk using the Public Review Comment Template.

2016年8月30日

国連CEFACT 受発注(BUY) / 代金精算(PAY) PDA (企画開発分野)は「サプライチェーン参照データモデル(SCRDM)」プロジェクトのための公開レビューを公表しました。当該プロジェクトの目的は国際および国内の貿易のための本データモデルを開発し公開することにあります。公開レビュー期間は60日で2016年10月30日が終了期限です。

レビューの対象となる成果物はRDMガイドライン、SCRDMビジネス要求仕様、SCRDM要求仕様マッピング、コア構成要素ライブラリーのSCRDMサブセットと関連するグリーンペーパーです。コメントは所定のフォーラムにてプロジェクトリーダーのRolf Wessel氏とEditorのGerhard Heemskerk氏に提出ください。

4-3 23 August 2016:

Following approval of the Electronic Consignment Note UNSM (e-CMR) Project Proposal in the Ship PDA, this is to announce a call for participation. The scope of the project is to develop an international XML “Electronic Consignment Note” message (e-CMR) foreseen by the additional protocol to the convention on the contract for the international carriage of goods by road (CMR).

Implementation of standardised electronic consignment note for road transport shall harmonise the message exchange between carrier, shipper and receiver of the goods and shall facilitate further interactions with other modes of transport and government control authorities. Relevant experts and interested parties are invited to join the project team, which shall work during the next months, working mainly through conference calls and other electronic means.

For more information, contact the Project Leader: Evgeniya Iafaev.

2016年8月23日

国出荷・荷渡 (SHIP) 企画開発分野 (PDA) による電子 Consignment Note メッセージ (e-CMR) プロジェクトの提案が承認され、このたびプロジェクト参加者の募集を行います。当該プロジェクトの範囲は、国際道路物品輸送協定 (CMR) に関する追加条項が予見される XML 国際電子 Consignment Note の開発です。道路輸送に関する標準化された電子 Consignment Note の導入により、Carrier、Shipper 及び物品受領者の間のメッセージ交換を調整され、更に他の輸送モードおよび政府のコントロールオーソリティの情報交換が実現するであろう。関係する専門家ならびに興味のある組織のプロジェクトへの参加を歓迎する。今後数か月間にわたり、Web 会議等にて進められます。更なる詳細内容はプロジェクトリーダーの Evgeniya Iafaev 氏に連絡ください。

4-4 02 August 2016:

The deadline to submitting DMRs for UN/EDIFACT D.16B and CCL D.16B has been reached. Submissions are closed until next publication period. You can follow the development of the new UN/EDIFACT in the CUE Collaborative Environment UN/EDIFACT D.16B - Publication Cycle.

2016年8月2日

UN/EDIFACT 16Bならびにコア構成要素ライブラリー (CCL) D.16B に反映するデータメンテナンス要求 (DMR) の通知期限が終了しました。今後の受付は次の公開時期分の受付開始までクローズします。今回の受付分は UN/CEFACT Collaborative Environment (CUE) 『UN/EDIFACT D.16B 公開サイクル』を参照ください。

以上

— 協会ホームページのリンク集のご案内 —

<http://www.jastpro.org/link/index.html>

当協会のホームページのリンク集には、当協会の活動にご興味を持たれる方や日本輸出入者コードの利用者の方々のご参考として関係諸組織・団体ホームページへのリンクを下記の分類で掲載しておりますのでご活用下さい。

- ▶ 当協会に関係する我国の官公庁・公的機関(独立行政法人を含む)
- ▶ 輸出入関係手続きに関係する業界団体等
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(国内)
- ▶ 貿易簡易化や電子商取引の標準化組織・団体(海外)
- ▶ 貿易振興・簡易化や電子商取引の標準化に関する国際機関
- ▶ 日本財団、公益財団法人JKA

JASTPRO 第42巻 第5号 通巻第454号

・禁無断転載

平成28年9月28日発行 JASTPRO刊16-05

発行所 (一財)日本貿易関係手続簡易化協会
東京都中央区八丁堀2丁目29番11号
八重洲第五長岡ビル4階
電 話 03-3555-6031(代)
ファクシミリ 03-3555-6032
<http://www.jastpro.org>

編集人 菊川 正博

本誌は再生紙を使用しております。

— JASTPRO広報誌電子版のご案内 —

電子版は、当協会ウェブページのお知らせ欄にてご覧いただけます。

<http://www.jastpro.org/topics/index.html>

掲載通知をご希望の皆様には、メールにてその旨ご案内申し上げますので、ご希望の方は毎月20日までに次の内容を下記のE-mailアドレスにお知らせくださいますようお願いいたします。

- ▶ ご所属の組織名称
- ▶ 所属されている部署
- ▶ 申込者氏名
- ▶ 連絡先電話番号
- ▶ 送達をご希望のメールアドレス

【申込み宛先】

(一財)日本貿易関係手続簡易化協会

業務部 業務一部長 石垣 充

E-mail address: gyomu_dept@jastpro.or.jp

Japan
Association for
Simplification of
Trade
PROcedures