

【論文】

国際商取引における非流通運送書類の 採用モデルについて

Adoption Model of Non-negotiable Documents in International Business Transactions

長 沼 健
Naganuma Ken

目次

- 1 はじめに
- 2 サレンダー B/L の定義と国際商取引の取引方法の変化モデル
 - (1) サレンダー B/L の定義とその機能的分類
 - (2) 国際商取引の取引方法の変化モデルとサレンダー B/L
- 3 運送書類の発行状況と各地域における使用率の相違
 - (1) 運送書類の発行状況
 - (2) 各地域における運送書類の使用率の相違
- 4 分析枠組みと仮説の構築
- 5 おわりに

(要旨)

日本をはじめとするアジア近海の海上輸送では非流通運送書類であるサレンダー B/L が広く活用されている。この運送書類は、法律や国際規則で規定されている訳ではないが、アジアを中心に実務で頻繁に使用されている商慣習である。一方で、北米や欧州では非流通運送書類として海上運送状が使用されている。これは、国際規則や国際条約で規定された運送書類である。それでは、なぜサレンダー B/L の多くは日本をはじめとするアジアで使用されているのか。本論文では、国や地域間で非流通運送書類の選択が異なることを考慮に入れながら、サレンダー B/L と海上運送状との使い分けが起こる要因（決済要因、実務要因、法律要因、文化要因）を考察しその研究モデルを構築した。具体的な構成は以下の通りである。まず、運送人や荷主企業のデータから非流通運送書類（サレンダー B/L と海上運送状）の使用率が地域や国で異なることを示した。次に、地域によって同じ非流通運送書類（サレンダー B/L と海上運送状）の使い分けが起こっている要因を考察した。最後に、以上の議論を踏まえた上で非流通運送書類の選択要因に関する研究モデルを提示した。

1 はじめに

現在、海上輸送¹⁾で使用される非流通運送証券 (Non-negotiable transport document) は、海上運送状 (Sea Waybill) とサレンダー B/L (Surrendered Bill of Lading) に大別される。まず、海上運送状は、北米や欧州で活用されている非流通運送書類であり (Tetley, 1983; Todd, 1987; 新堀, 1991; Grönfors, 1991), 国際規則 (「海上運送状に関する CMI 統一規則 (CMI Uniform Rules for Sea Waybills)」) や国際条約「ロッテルダム・ルールズ」(United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)²⁾で規定された運送書類である³⁾。また、国連からも非流通運送書類を使用する場合にはその使用が推薦されている運送書類でもある。一方、サレンダー B/L は日本をはじめとするアジア近海で使用されている商慣習であり、船荷証券のように法律や国際条約で規定されている訳ではない。しかしながら、アジア近海ではこの書類が非流通運送書類として広く活用されている (合田, 2006; 金, 2008; 古田, 2009; 蔣, 2009; 長沼, 2009, 2015b; 石原・合田, 2010; 藤田, 2010; 戸塚, 2011; 西口, 2014)。それでは、なぜサレンダー B/L の多くは日本をはじめとするアジアで使用されているのか。つまり、地域によって同じ非流通運送書類 (サレンダー B/L と海上運送状) が使い分けられている理由とは何なのか。この問題について先行研究では十分に議論されてこなかった⁴⁾。

そこで、本研究では、国や地域間で非流通運送書類の選択が異なることを考慮に入れながら、サレンダー B/L と海上運送状との使い分けが起こる要因を考察しそのモデルを構築する。具体的には以下の通りである。まず、運送人や荷主企業のデータから非流通運送書

類 (サレンダー B/L と海上運送状) の使用率が地域や国で異なることを示していく。次に、地域によって同じ非流通運送書類 (サレンダー B/L と海上運送状) の使い分けが起こっている要因を先行研究から考察する。最後に、以上の議論を踏まえた上で非流通運送書類の選択要因に関する研究モデルを提示する。

2 サレンダー B/L の定義と国際商取引の取引方法の変化モデル

(1) サレンダー B/L の定義とその機能的分類

サレンダー B/L (Surrender Bill of Lading) には、船荷証券や海上運送状のような成文法⁵⁾ (国際条約や各国法など) は存在しない。これはアジア近海航路を中心におこなわれている実務慣行 (商慣習) である⁶⁾。そのため多くの概念や定義が存在するが⁷⁾、ここではサレンダー B/L を「運送品の積地において運送人が荷送人から船荷証券を回収し、荷受人は船荷証券を提示することなく揚地で荷物を受取るという商慣習 (実務慣行) もしくはそこで使用される船荷証券のコピーそのもの」と定義する (長沼, 2015b)。

このサレンダー B/L の使用方法には3つの類型がある (長沼, 2015a)。まず、本来的な形態である第1類型である。これは、(記名式) 船荷証券が作成・交付された後に、荷送人から運送人に回収される形態である⁸⁾。次に、「第1類型」から新しく生み出された形態である「第2類型」がある⁹⁾。これは、(記名式) 船荷証券が作成されるが交付されずに、コピーだけが荷送人に送付される形態である。この形態では厳密には船荷証券が発行されていない。近年、サレンダー B/L の中で、「迅速性」と「機能性」がより高くなった新しい運送書類が登場している (長沼, 2015a)¹⁰⁾。それがサレンダー B/L の第3類

型である。第3類型とは、(記名式) 船荷証券がデータとしてコンピューター上で作成されるが紙として発行・交付されずに、データだけが荷送人に送付される形態である。船荷証券のデータが e-mail で送信 (PDF ファイル添付) されるだけである。このように、サレンダー B/L の第3類型では、紙のサレンダー B/L が作成されることはなく、サレンダー B/L のデジタルデータだけが送信される。そのため、このサレンダー B/L の第3類型は (簡易的ではあるが) 「電子運送書類」と解釈することができるだろう。以下では3つの類型について具体的に説明する。

まず、第1類型とは、(記名式) 船荷証券が作成・交付された後に、荷送人から運送人に回収される形態である。それは以下のプロセスで作成され運用される (第1図を参照)¹¹⁾。

- ① 売主を荷送人・買主を荷受人とする記名式船荷証券を運送人が作成し、運送人は当該証券を一旦発地側で売主に現実に発行 (交付) する。
- ② 売主はこの証券に直ちに裏書をした上で運送人に提出する。運送人はそれに Surrendered 等の Stamp を押捺して保管する。売主はこの証券のコピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して買主に

送付する。

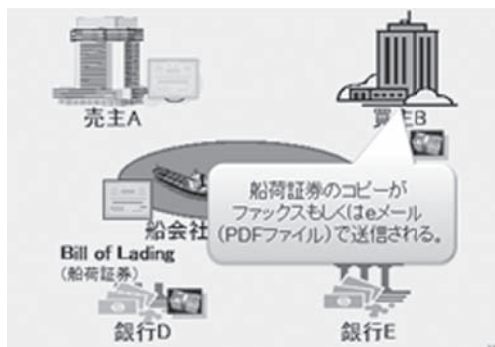
- ③ その後、運送人は着地で当該証券記載の買主に対して貨物を引き渡す。

次に、第2類型 (新しい形態) とは、(記名式) 船荷証券が作成されるが交付されずに、コピーだけが荷送人に送付される形態である (第2図を参照)。この形態では厳密には船荷証券が発行されていない。船荷証券のコピーが、ファクシミリ (以下では FAX) で送信される、もしくは、e-mail で送信 (PDF ファイル添付) が送信されるだけである。具体的には以下のプロセスで作成され運用される。

- ① 売主を荷送人・買主を荷受人とする記名式船荷証券を運送人が作成し、運送人は発地側で売主にこの証券の表面コピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して送付する。
- ② 運送人はこの証券に Surrendered 等の Stamp を押捺して保管する。売主はこの証券のコピーを FAX もしくはデジタルデータを e-mail に添付して買主に送付する。
- ③ その後、運送人は着地でこの証券記載の買主に対して貨物を引き渡す。

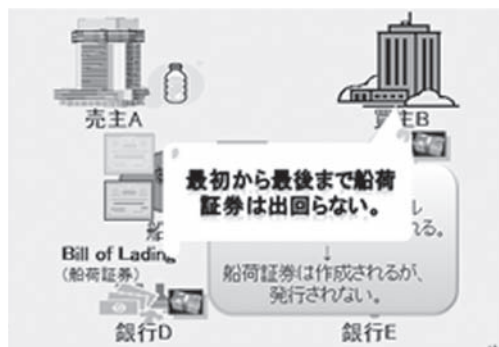
近年、サレンダー B/L の中で、「迅速性」がより高くなった新しい運送書類が登場している。それがサレンダー B/L の第3類型で

第1図 サレンダー B/L の第1類型



出所：著者が作成。

第2図 サレンダー B/L の第2類型



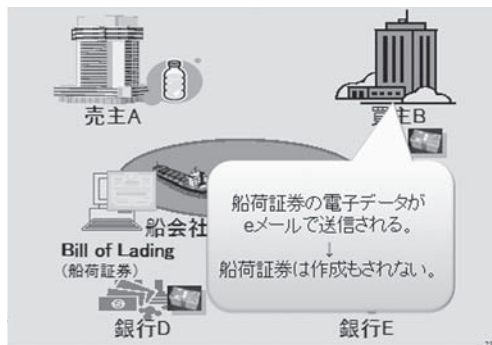
出所：著者が作成。

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

ある。第3類型とは、(記名式)船荷証券がデータとしてコンピューター上で作成されるが紙として発行・交付されずに、データだけが荷送人に送付される形態である(第3図を参照)。この形態では実質的に船荷証券が発行されていない。船荷証券のデータがe-mailで送信されるだけである。具体的には以下のプロセスで作成され運用される。

- ① 売主を荷送人・買主を荷受人とする記名式船荷証券のデータを運送人が作成し、運送人は発地側で売主にこの証券の表面(デジタルデータ)をe-mailに添付して送付する。
- ② その後、運送人は着地でこの証券記載の買主に対して貨物を引き渡す。

第3図 サレンダー B/L の第3類型の取引プロセス



出所：著者が作成。

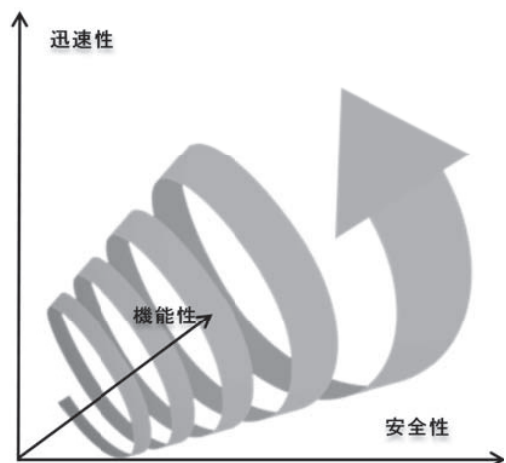
(2) 国際商取引の取引方法の変化モデルとサレンダー B/L

サレンダー B/L という取引方法は、「国際商取引の取引方法の変化モデル」からみると、「迅速性」「安全性」が高い次元まで進展していると考えられる。ここでいう「国際商取引の取引方法の変化モデル」とは、国際商取引の取引方法が、一旦形成され明文化されると実務上の必要性との乖離が始まるという考え¹²⁾を前提に、それらが「迅速性」、「安全性」、そして「機能性」の三つの方向を求め

て絶えず変化し進展していくという概念を表している(長沼, 2015b)。具体的な三つの方向とは、商取引のやり方や方法がより迅速により手間が無くなる「迅速性」、より安全で確実である「安全性」、そして、より便利で使いやすくなる「機能性」がより高い次元を目指すことを意味している。長期的な視点で見ると、何れの方向性もより高い次元になるように変化していくのであるが、その変化の過程においては、次元の一つが低くなるなどバランスを崩すときもある。それでも全体的な方向性としてはそれぞれがより高い次元を目指して螺旋状に進んでいくと考えられる(第4図を参照)。

例えば、サレンダー B/L の第3類型は作成および送付の段階で電子化されているために、迅速性と機能性は第2類型より高くなっていると考えられる。一方で、紙の船荷証券の原本が存在しないために、情報の原本性や信頼性が損なわれ、トラブルになる可能性がある。また、Fax や PDF ファイルの送付だけでは船荷証券が「発行」されているとも言い難い。この場合には、荷送人(売主)が運送

第4図 国際商取引における取引方法の変化モデル



出所：長沼健『国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流』文真堂、p.137を参照。

品処分権を保持したままとなり、それを行使して自己または他の者への引渡指示が可能になるという危険が出てくる。そのため、安全性は低下すると考えられる。

3 運送書類の発行状況と各地域における使用率の相違

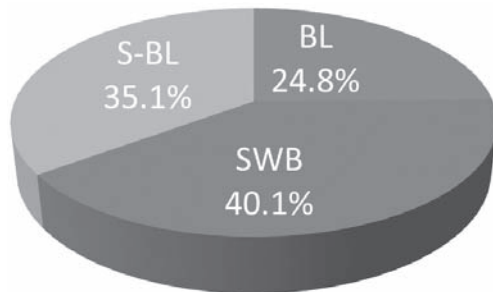
(1) 運送書類の発行状況

近年、海上運送書類の発行率と使用率に変化がみられる。それは、流通運送証券である船荷証券から、非流通運送書類である海上運送状やサレンダー B/L へのシフトである（長

沼, 2015b)。ここでは運送書類を使用する荷主企業の運送書類使用率を紹介する。まず、東証一部・二部に上場している企業 186 社におこなった調査（長沼, 2015b）¹³⁾ では、海上運送状の使用率は 40% を超えていた（第 5 図を参照）。また、この調査によれば、船荷証券の実務慣行であるサレンダー B/L が約 35% となっている。次に、フォワーダー 11 社が発行した運送書類の調査（商事法務研究会, 2013）をみても海上運送状の発行率（51%）とサレンダー B/L の発行率（39%）は高い数字となっている（第 6 図を参照）。

このように、船荷証券に代わり非流通運送書類である海上運送状やサレンダー B/L が運送書類の主役になっていることを明確に把握できる。1992 年の資料では、海上運送状の普及率が 9% であったことを考えると、驚くべき数字である¹⁴⁾。また、成文法（法律や条約など）に存在しない商慣習であるサレンダー B/L がこれほど非流通運送書類として定着していることは注目に値する。

第 5 図 東証一部・二部に上場している企業 186 社の海上運送書類の使用動向

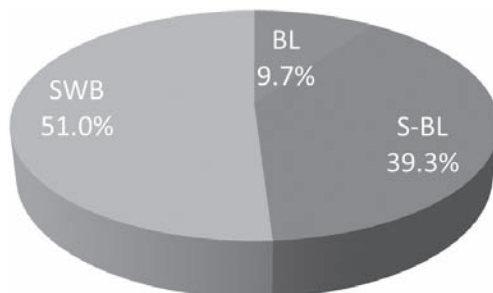


※以降の図では船荷証券を B/L、海上運送状を SWB、サレンダー B/L を S-B/L としている。

(2) 各地域における運送書類の使用率の相違

以上のように、多くの調査によって非流通運送書類の使用率が高いことが明らかになっている。この現象をさらに分析すると、非流通運送書類を使用する際に、アジアではサレンダー B/L が定着し、欧米では海上運送状が使用される傾向にあることがみえてくる（長沼, 2016）。第 7 図は、各地域における海上運送状とサレンダー B/L の使用率を比較したものである¹⁵⁾。アジアの取引では、サレンダー B/L（69%）の方が海上運送状（31%）よりも使用される傾向にある。一方で、北米と欧州では、海上運送状の使用率（北米 89%、欧州 88%）がサレンダー B/L の使用率（北米 11%、欧州 12%）よりも高かった。サレンダー B/L だけを取り上げると、

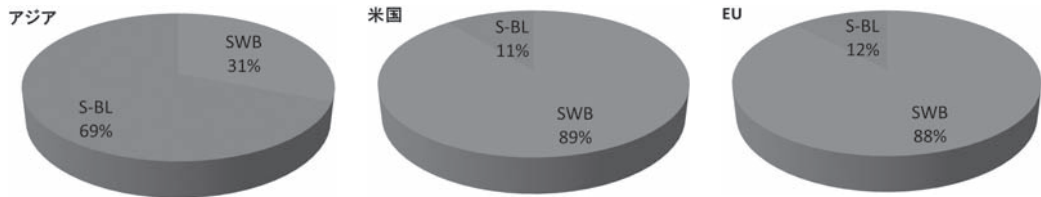
第 6 図 外航フォワーダー 11 社が発行した運送書類（感覚的数値）の平均値の割合



出所：商事法務研究会（2013）『運送取引の実態についての調査研究業務報告書』をもとに著者が作成。

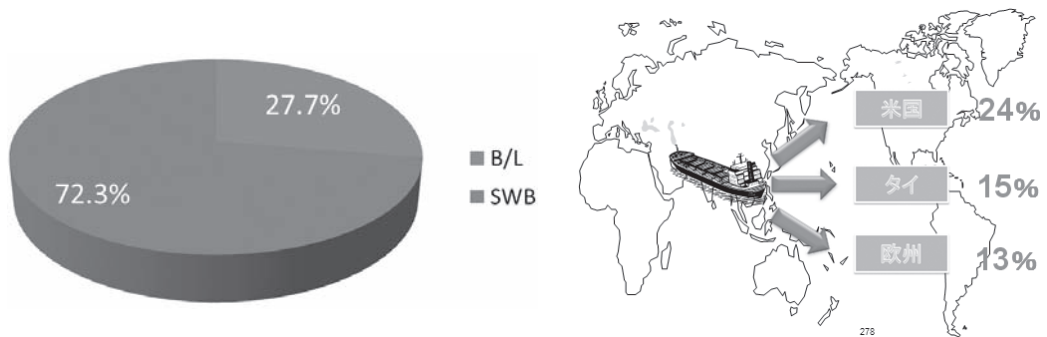
国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

第7図 各地域における海上運送状とサレンダー B/L の使用率の比較



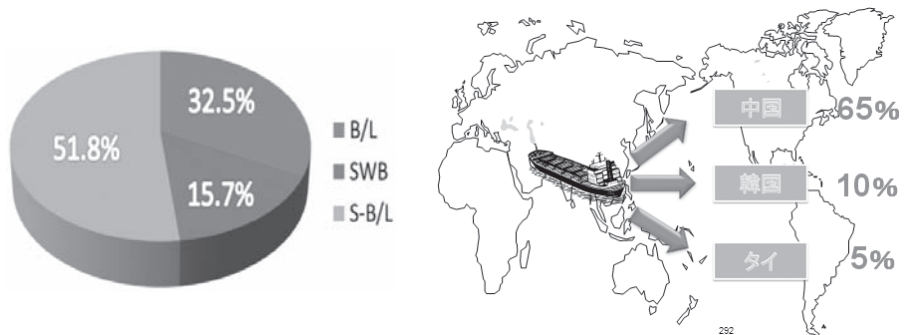
出所：長沼健（2016）「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と多文化の影響について」『国際ビジネスコミュニケーション学会』第75号，p.25。

第8図 日本船社 A 社が発行した運送書類の割合とその主要輸出先



出所：日本船社 A 社に頂いた資料をもとに著者が作成。数値の実績は 2011 年 1 月～ 2013 年 10 月である。

第9図 中国船社 B 社の運送書類発行状況とその主要輸出先



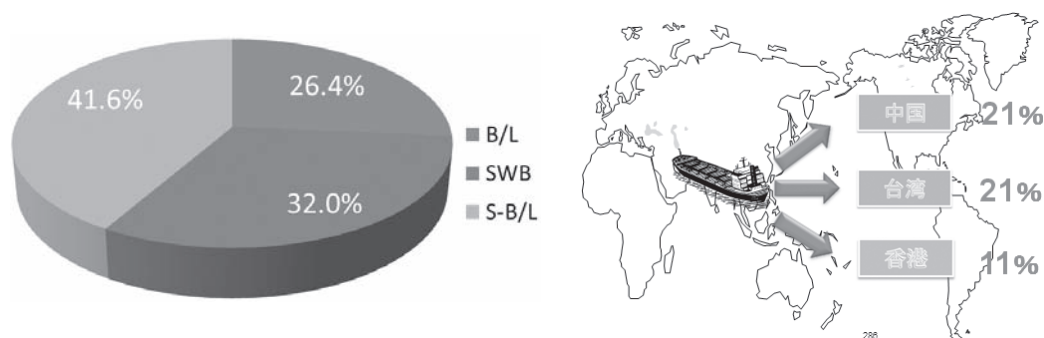
出所：中国船社 B 社への聞き取り調査から著者が作成。数値の実績は 2012 年 1 月～2012 年 12 月である。

アジア（69%）、北米（11%）、そして欧州（12%）となる。

次に、運送業者の運送書類発行率をみても、非流通運送書類が地域別で使用率が異なっていることを確認できる。第8図は、日

本の定期船航路でトップクラスのシェアを持っている日本船社 A 社が発行した運送書類の割合である。欧米を主要輸出先（37%）としている A 社では、海上運送状の発行率は 72% と非常に高くなっている。一方、第

第10図 台湾船社C社の運送書類発行状況とその主要輸出先



出所：台湾船社C社への聞き取り調査から著者が作成。数値の実績は2013年4月~2014年3月である。

9図は、日中航路においてトップクラスのシェアを持つ中国船社B社の発行率を示している（アジア向けの発行が8割を超えている）。ここではサレンダーB/Lの使用率が高くなっている（51.8%である）。また、第10図は、同様に日中航路で高いシェアを持っている台湾船社C社の発行率である（アジア向けの発行が多くを占め、6割を超えている）。ここでもっとも使用されている運送書類はサレンダーB/Lであり、4割を超えていた（41.6%）。

4 分析枠組みと仮説の構築

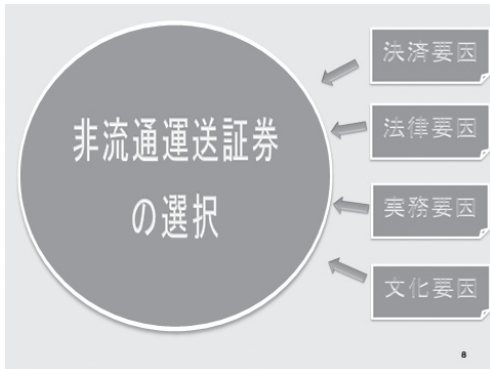
では、なぜ地域によって運送書類（非流通運送書類）の使用方法が異なっているのだろうか。まず、そもそもなぜサレンダーB/Lや海上運送状といった非流通運送書類が国際商取引に必要なものかについて考える。それは船荷証券を使用した旧来メカニズムが、①コンテナ化による国際物流の迅速化および効率化¹⁶⁾と②近海航路であるアジアに向けた取引が増加したことによって破綻してしまったからである。これによって、物品を運搬する船舶の目的地への到着が格段に早くなり、一方で、船積書類は旧態依然たる銀行経由のルートで処理されているので、しばし

ば、本船が入港しても船荷証券が到着せず、荷受人も運送人も困惑するという事態が発生してしまった。これが船荷証券の危機（The B/L Crisis）や高速船の問題（The Fast Ships Problem）¹⁷⁾とよばれている現象である（Todd, 1986；江頭, 1988；新堀, 1991；Grónfors, 1991）。このような事態に対応するために、引渡請求権を持たない非流通運送書類である海上運送状やサレンダーB/Lの使用が求められるようになったのである¹⁸⁾。

次に、非流通運送書類の中でもサレンダーB/Lが使用されている理由について考える。ここでは非流通運送書類の選択に関するフレームワークを提示する。このフレームワークの全体は、第11図のように示される。以下では企業が運送書類を選択する際にどのような要因が影響を与えているのかを考察し、その要因に関する仮説を提示していく。

まず、サレンダーB/Lに生まれた新たな機能（決済補助機能）を求めてサレンダーB/Lを利用するケースがある（長沼, 2015）。商業信用状を決済の手段とする場合、銀行は非流通運送書類を避ける傾向にある（新堀, 1991；古田, 2007；三倉, 2012）。その理由は、海上運送状には担保権が無いためである。ところが、近年、実務の現場にお

第 11 図 運送書類選択の分析枠組み



出所：著者が作成。

いてサレンダー B/L に新たな機能（決済補助機能）を追加して利用している実態があることが判例や先行研究で明らかになった¹⁹⁾。その機能とは、決済の保証を目的に、元地回収の処理を変更することである。

この変更は以下の 2 点である。第 1 の変更は、荷送人（多くの場合、売主）が運送人にサレンダー B/L を取消し、新たな（同一内容の）船荷証券の再発行を依頼するというものである。具体的には、荷送人（多くの場合、売主）が代金回収を確認できない場合に、（船荷証券に対する）元地回収処理を取消して、運送人に（元地回収した船荷証券と同一内容の）船荷証券の再発行を依頼し、荷受人が船荷証券の呈示なしで当該物品を受取れないようにするのである。第 2 の変更は、荷送人が代金回収を確認できた場合に、船荷証券を運送人に元地回収の処理を実施するように依頼し（船荷証券をサレンダー B/L に変更する）、荷受人が船荷証券の呈示なしで当該物品を受取れるようにするというものである。

これらの変更（修正合意）によって、売主は（権利証券ではない）サレンダー B/L を使用しているにも関わらず、運送人を仲介して代金回収を補助する機能を持つことになる。サレンダー B/L の使用者は、この機能を求めて利用しているという可能性がある。

以上から、代金回収の補助機能を取得すること（決済要因）が非流通運送書類の選択に影響を与える可能性が示されている。

要因 1：決済要因が非流通運送書類の選択に影響を与える。

次に、船会社が引渡しリスクを避けるために（もしくは、荷主がそれに伴う手間や面倒を避けるために）サレンダー B/L の使用を求めてくる場合がある（長沼 2013, 2015b；日本貿易関係手続簡易化協会, 2014）。

船会社の多くは、「海上運送状に関する CMI 統一規則」を根拠とした海上運送状を使用している。その第 7 条には以下の通り荷渡しに関して船会社の責任と義務を規定している。

第 7 条（引渡）

(i) 運送人は、荷受人であることの適切な同一性の呈示により、物品を荷受人に引渡しするものとする。

(ii) 運送人は、荷受人であると主張する当事者が、事実上当事者たる荷受人であることを確かめるために相当なる注意を払ったことを運送人が証明できるときは、運送人は、誤渡であっても責任はないものとする。

このように、海上運送状を使用すると、運送人には当該荷物を荷受人に引渡し義務が発生する。そのため、海上運送状を使用する際に、船会社によっては、ミスリリースを防ぐために荷送人および荷受人の双方から委任状を取得する場合や、荷主に荷渡しの責任を取るよう念書を取得する場合がある。

しかしながら、サレンダー B/L にはそのような義務は明記されていない。そのため、船会社は、引渡し義務が法律や国際規則で定められていないサレンダー B/L を使用することによって、その義務を曖昧にしている

と考えられる。また、荷主サイドからは、上記の委任状や念書を提出するという手間を省くためにサレンダー B/L を使用していると予想される。

また、印紙税法に関する問題も存在している（古田，2007）。印紙税法では、B/L に貼付する印紙代は 1 通 200 円と定めている。しかしながら、海上運送状の場合、印紙税法第 2 条が定める非課税対象とする運送状としては認められずに、印紙税法の基本通達における「運送に関する契約書」として取り扱われる可能性が高い。そのため、收受運賃額に応じて下記金額の印紙を貼付する必要があるというのが財務省の現在の見解である。

收受金額印紙代

～ 10 万円 → 200 円

～ 50 万円 → 400 円

～ 100 万円 → 1,000 円

～ 500 万円 → 2,000 円

そこで、実務では、海上運送状のオリジナルには運賃額を記載せずに、“Freight as Arranged” として作成し上述した問題に対応している。この対応に対して、紛争になったケースは一度もないと報告されている。

以上から、実務的な理由（実務要因）によって非流通運送書類の選択に影響を与える可能性があることが分かる。

要因 2：実務要因が非流通運送書類の選択に影響を与える。

さらに、各国の法律や規則がサレンダー B/L の使用に影響を与えていると考えられる。日本の海商法では、船荷証券が法律上当然の指図証券とされ、それを記名式によって、流通不能（Non-negotiable）にすることはできない（商法第 776 条，第 574 条，国際海上物品運送法第 10 条）²⁰。また、韓国でも同趣旨の規定がある。つまり、日韓では裏書を禁ずる旨の記載がない限り、記名式船荷証券を非流通運送書類として使用すること

ができない。そのため、その流通性を強引に物理的に奪ってしまうような方法である「サレンダー B/L」が生まれたのだと考える。ただし、同じアジアでも、中国では船荷証券を記名式で発行することで流通不能にすることができる。この点については、中国では、法律や規定によってサレンダー B/L 至上主義が生まれたとの指摘がある（西口，2014）。つまり、中国の法律（1993 年中国海商法第 71 条）や規定（2009 年 3 月 5 日最高人民法院規定第 2 条）がサレンダー B/L の利用と定着に影響を与えていたという考え方である。そこでは、運送人が船荷証券を呈示しないものに対して運送品を渡してはいけないという条文や規定があるために、類似船荷証券であるサレンダー B/L が定着したと説明されている²¹。

一方で、欧米（例えば、米国、英国、ドイツそしてフランス等）では、船荷証券を記名式として発行することで流通不能にすることができる²²。そのため、そこでは記名式船荷証券が非流通運送証券として利用されていた。よって、その後、欧州ではその書式や機能が類似している海上運送状が生まれ、それが記名式船荷証券に代わり円滑に普及したのだと理解できる。

また、船荷証券の利用が法律や規則によって求められる国や地域もある。例えば、ブラジルやアルゼンチンでは、輸入貨物の Delivery Control は税関が行っており、法律によって船荷証券の提出が求められている²³。また、アフリカ向けについては、南アフリカを除く多くの国々（アンゴラ、カメルーン、中央アフリカ、ケニア、エチオピア、ルワンダ、セネガル等々）で PSI を実施しており、PSI の検査を受けるには、海上運送状では受理されずに船荷証券の提出が必要とされている²⁴。このような場合には、発行時には船荷証券であるサレンダー B/L が利用されるケースがある。

以上から、各国の法律が非流通運送書類の選択に影響を与えていると考えられる。

要因3：法律要因が非流通運送書類の選択に影響を与える。

各国や地域の文化²⁵⁾がサレンダー B/L の定着に影響を与えた可能性についても言及されている(長沼, 2016)。ここでは、文化要因を構成する要素として文化分類の指標である「コミュニケーション様式(Hall, 1976)」と「個人主義指標(Hofstede et al., 1995, 2013)」の次元をあげている。つまり、「高コンテキスト²⁶⁾」で「集団主義²⁷⁾」であるアジアでは、商慣習であるサレンダー B/L が定着し使用される傾向にあり、一方で、「低コンテキスト」で「個人主義」である北米や欧州では、成文法である海上運送状が使用される傾向にあると説明している。

高コンテキストの文化であり、集団主義である国々(具体的には日本を含むアジア諸国や中東の国々)では、明文化されていなくても、分かり合える国民性と雰囲気があると考えられる。それは「目に見えないものを信じる文化」とも言い換えることができるであろう。例えば、日本の企業間関係の形成においては、関係的信頼(Anderson and Narus, 1990 ; Sako, 1991)や長期的志向性(Dyer and Chu, 2000 ; Khurram et al., 2005)といった概念が重要であるという先行研究がある。また、そこでは、人々が集団の意思を常に意識し、仲間の意識や意思はどこにあるのかを認識することが求められる。このような文化で快適に過ごすためには、「場の空気を読む。場の雰囲気を察する」といった能力が必要となってくると考える。そのため、このような社会では言葉にしなくても「明文化」しなくても分かり合える状況が生まれたのではないだろうか。つまり、サレンダー B/L のように明文化されていない「商慣習」でも国際商取引や国際ビジネスの現場で活用さ

れ、定着する可能性があると考えられる。これがアジアで未だにサレンダー B/L が多く使われている理由ではないか。

一方で低コンテキスト文化であり、個人主義社会の国々(米国や欧州)では、明文化しないと、分かり合えないことが指摘されている。このような文化の国々では、明文化されていない商慣習が普及しにくいと考える。また、個人主義社会のために、集団の意思をあまり意識せずに(仲間の意識や意思を確認しようとはしない)、重きを置かない傾向にもある。このような文化で諍いなく快適に過ごすためには、自分の考えややり方を言葉として相手に明示し伝える必要がでてくる。このような文化圏では、明文化されていないサレンダー B/L が定着しにくく、明文化されたルールである(成文法がある)海上運送状が積極的に使用されていく傾向にあるのではないかと考える。

以上から、文化要因(コミュニケーション様式の次元と個人主義指標)は、国際商取引における商慣習の定着に影響を与えていると考えられる。そして、その定着の程度によって、非流通運送書類の選択が左右されるのである。その結果、「高コンテキスト」で「集団主義」であるアジアでは、商慣習であるサレンダー B/L が好んで使用される傾向にあり、一方で、「低コンテキスト」で「個人主義」である北米や欧州では、成文法である海上運送状が使用される傾向にあると考える。

このように、文化要因が非流通運送書類の選択に影響を与える可能性がある。

要因4：文化要因が非流通運送書類の選択に影響を与える。

5 おわりに

日本をはじめとするアジア近海の海上輸送では非流通運送書類であるサレンダー B/L が広く活用されている。この運送書類は、法

律や国際規則で規定されている訳ではないが、アジアを中心に実務で頻繁に使用されている商慣習である。一方で、北米や欧州では非流通運送書類として海上運送状が使用されている。これは、国際規則や国際条約で規定された運送書類である。それでは、なぜこのように地域によって同じ非流通運送書類（サレンダー B/L と海上運送状）の使い分けがおこっているのだろうか。この点について、本研究では、先行研究を踏まえた上で、非流通運送書類であるサレンダー B/L と海上運送状の使い分けの要因（決済要因、実務要因、法律要因、文化要因）を明らかにし、非流通運送書類の採用モデルを提示した。それぞれの要因は以下の通りである。

- ①決済要因：サレンダー B/L に生まれた新たな決済保証機能を求めてサレンダー B/L が採用されている。
- ②実務要因：船会社や荷主が海上運送状に関わる引渡しのリスクや手間を避けるためにサレンダー B/L が採用されている。
- ③法律要因：各国の法律や規則がサレンダー B/L の採用に影響を与えている。

- ④文化要因：各国や地域の文化がサレンダー B/L の採用に影響を与えている。

今後の研究課題としては、以下の2点である。まず、今回提示した4つの要因が非流通運送書類（サレンダー B/L と海上運送状）の採用要因であることを証明することである。この点については、本研究で提示した採用要因の影響力に関してアンケート調査の実施で収集したデータを用いて明らかにしたいと考えている。また、それぞれの要因が、どの程度、地域や国の採用の差異に影響を与えているかについても解明したいと考えている。その際には、地域の分類に関してさらに厳密に精査する必要があるだろう（アジア、北米、欧州の3つの分類では少し大枠過ぎる感がある）。次に、今回の研究を踏まえて上で、流通運送書類である船荷証券の採用要因を加えて、国際商取引における運送書類の採用モデルを完成させていきたい。

付記：本研究は科学研究費：基盤研究 (C) 16K03960 (研究代表者：長沼健) の助成を受けたものである。

(注)

1) 本稿では運送書類 (Transport document) の中でも海上運送書類 (Maritime Transport document) を対象とする。その理由は、四方を海で囲まれた日本において国際運送の中心は海上運送だからである。例えば、2014年度の輸出入に占める海上運送の割合は金額ベースで約8割 (76%) である (財務省「財務省貿易統計」 (<http://www.customs.go.jp/toukei/srch/index.htm>, 2015年12月) を参照)。また、航空運送で使用される航空貨物運送状が非流通運送書類であるために海上運送書類にみられるような (国際商取引に関連したイノベーションや制度の変化と連動する) ダイナミックな変化を観察することができない。そのため、ここでは研究の対

象として運送書類の中でも海上運送書類を取り上げ、特に断りのない限り「運送書類」とは「海上運送書類」を意味する。

- 2) 2008年12月に国連総会で条約として採択された。現時点 (2016年1月) でこの条約は未発効となっている。
- 3) 中国や韓国など、国内法で海上運送状を規定している国もある。日本の場合、厳密に言えば、日本法には海上運送状の規定がないことになる。新堀聰 (2001) 『現代 貿易売買』, 同文館, p.218 を参照。
- 4) 最近の研究では、長沼 (2016) がサレンダー B/L の採用理由として新たに各国や地域の「文化」の影響を論じている。
- 5) サレンダー B/L を利用した運送に関する判例は

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

- 存在する。例えば、日本最初の判決は「東京地裁平 20.3.26 判」である（その控訴審は「東京高裁平 .20.8.27 判」である）。古田伸一（2012）「物流関係法判例の主要事項摘要（平成 10 年以降判決）」（http://www.rku.ac.jp/distribution/doc/distribution05_07.pdf），pp.49-50 を参照，大塚明（2012）「元地回収 B/L 裏面約款の仲裁条項」『海事法研究会誌』，217 号，pp.2-8 を参照。また，最新のものとしては「東京地裁 H.23.12.13 判」がある。LEX / DB インターネット（TKC 法律情報データベース）を参照。これらの判例ではサレンダー B/L が国際商取引の実務において存在していることを認めている。
- 6) サレンダー B/L は実務で広く使用されているが，国際的に統一されたルールではないので種々の問題を引起す可能性がある。例えば，インコタームズ（Incoterms）や信用状統一規則（UCP600）でも認知されていないので，荷為替を使用する決済に適していない。また，その他の問題としては，①荷渡時に正当な荷受人である旨の確認方法が不明確であること②権利証券の根元である B/L オリジナルとの引換えによる荷渡請求権を放棄していること③元地回収後，たとえ代金回収前に荷受人が倒産した場合でも，荷送人は貨物処分権を放棄したものと考えられるため，荷受人に荷渡しされてしまう可能性があることが指摘されている。さらには，送付されていない裏面約款の効力が認められる場合（東京高判平 20.8.27）や元地回収の処理の対応（その取消しに伴う処理）によって運送人との間で紛争に発展する場合（東京地判平 23.12.13）があるので注意が必要である。石原伸志（2008）「B/L をめぐる問題事例に関する一考察」『日本貿易学会年報』第 45 号，p.140，合田浩之（2006）「船荷証券の元地回収について」『日本貿易学会』第 43 号，pp.248-255，山口修司「海上運送書類（B/L と Sea Waybill）の法的問題点と将来の展望について（前編）」『JASTPRO』第 419 号，p.9-14 を参照。
- 7) サレンダー B/L は，元地回収船荷証券，サレンダー B/L（Surrendered B/L）や Telex Release とも呼ばれている。サレンダー B/L に関する詳細な定義については，長沼健（2015）『国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流』，文真堂，pp.48-51 を参照。
- 8) 池山明義（2012）「船荷証券元地回収に関するメモ」，p.1 を参照。このメモは 2012 年に開催された「サレンダー B/L 研究会」の議論に基づいている。この研究会のメンバー（当時の所属および役職）は，新堀聰理事（貿易奨励会・座長），椿弘次教授（早稲田大学），遠藤健二氏（三井物産），池山明義氏（阿部・阪田法律事務所），長沼健（同志社大学）である。商事法務研究会（2012）『運送法制研究会報告書』，pp.61～62 を参照。
- 9) 戸塚健彦（2011）「元地回収された船荷証券上の当事者の立場について」忽那海事法研究会編『国際取引法及び海商法の諸問題Ⅱ』，p.163 を参照。
- 10) ただし，技術的・制度的な安全性が損なわれている可能性はある。
- 11) 池山・前掲注 7 を参照。
- 12) Harold, J. Berman and Colin Kaufman (1978), *The Law of International Transaction (Lex Mercatoria)*, *Harvard International Law Journal*, Vol.19, pp.226-227.
- 13) 東証一部・二部の企業から運送書類を使用すると予想される企業約 1700 社を選出し，その中からランダムサンプリングで 1200 社に調査依頼を電話で実施した。その後，調査の協力を受諾してくださった（もしくはアンケートを受取った後に検討すると返事してくださった）企業 477 社にアンケートを送付した。その内，186 社から有効な回答を頂いた（有効回答率 21%）。調査実施期間は 2014 年 8 月～11 月である。
- 14) 新堀聰『実践貿易売買』同文館，p.190 を参照。
- 15) 上述した調査（長沼，2015b）から，地域別まで把握できるデータ（有効回答は 87 社）を分析した結果である。
- 16) コンテナ（Container）の発明とこのコンテナを運送に利用したコンテナ化（containerization）

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

- の浸透により、国際運送の能率は格段に向上した。また、これらの効用は輸送コストの低減につながり、貿易を促進する効果を持つと考えられている。マルク・レビンソン（村井章子訳）（2007）『コンテナ物語：世界を変えたのは「箱」の発明だった』、日経BP社、pp.51-60を参照。Levinson, M. (2006), *THE BOX: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press, pp.1-15. この魔法の箱が国際運送に与えたインパクトはコンテナ革命と呼ばれている。新堀聰（1993）『貿易取引の理論と実践』、三嶺書房、pp.219-220を参照。しかしながら、国際運送が迅速化し効率化することで、船荷証券の危機という問題を提起している。Grónfors, K., (1991) *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, pp.19-20を参照。
- 17) Todd, P., (1987) *Cases and Materials on Bills of Lading*, p. 334.
- 18) その他の実務的な解決策としては、①保証渡し②スタンドバイ信用状③B/Lの一部直送④船長託送⑤Express B/LまたはExpress Delivery等があげられる。新堀聰（1993）『貿易取引の理論と実践—最近の貿易取引における旧来のメカニズムの破綻とその解決策に関する研究—』、三嶺書房、pp.153-167、合田・前掲注6・pp.248-249、合田浩之（2007）「記名式船荷証券・海上運送状の卓越—その意味するところについて—」『国際商取引学会年報』第9号、pp.246-257、古田伸一（2009）「サレンダーB/Lの利便性に潜む落とし穴」『荷主と輸送』、421号、pp.56-57、藤田和孝（2010）「海上運送状（Sea Waybill）の現状と法的諸問題（上）」『海事法研究会誌』、p.8を参照。
- 19) 東京地判（平成23年12月13日）では、国際海上物品運送契約の荷送人である原告が、運送人である被告に対し、被告が船荷証券と引換えにすることなく荷受人に運送品を引き渡したことに對して損害賠償を求めた裁判である。ここでは、荷送人が運送人に元地回収の処理の取消しという便宜を求め、運送人がこれに応じたことへの法律上の合理性を認めている。また、日本貿易関係手続簡易化協会の報告書（2013）では、荷送人が代金送金を促すために Telex Release（サレンダーB/L）が利用されていると述べられている。日本貿易関係手続簡易化協会（2013）『海上運送書類に関する手続き簡素化に向けた調査研究委員会報告書』、p.94を参照。
- 20) 裏書を禁ずる旨の記載（「裏書禁止」、「Non-negotiable」等）がない限り、裏書によって譲渡することができる。
- 21) 運送書類に関する法制度がアジアで統一されている訳ではない。例えば、日本では、記名式であっても（裏書を禁ずる旨の記載がない限り）裏書によって譲渡することができる（商法第776条、第574条、国際海上物品運送法第10条。韓国法でも同趣旨の規定がある。一方、同じアジアでも、中国では、英国や米国と同様に、記名式の船荷証券（Straight B/L）は裏書によって譲渡することができない（海商法第79条第1号）。そのため、各国法制度だけで非流通運送書類の使い分けの地域差を説明することは難しいと考える。
- 22) 商事法務研究会（2013）『運送法制研究会報告書』、pp.54-55を参照。
- 23) 藤田和孝（2000）「海上運送状（Sea Waybill）の現状と課題（下）」『海事法研究会誌』、No.156、pp.1-2を参照。
- 24) 三倉八市（2002）「船荷証券不要論～貿易取引にB/Lは、果たして必要か～」『第一回貿易研究会報告書』、貿易奨励会、pp.57を参照。
- 25) 文化（culture）という用語は多くの研究において様々に定義されてきた。例えば、それは、知識、信仰、芸術、道徳、法律、慣習、そして社会の一構成員として獲得される他の能力や習慣を含むその集合的全体であり（Tylor, 1871）、人間を環境の一部分にすることである（Herskovits, 1955）。また、明示的かつ暗黙的、理性的かつ非理性的、あるいは無理性的な人間生活のために歴史的に創造されたすべてのもの、すなわち人

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

間の行動によって常に潜在的指針として存在するものとして表現されている (Kluckhohn and Kelly, 1945)。さらには、環境ならびに他人との関係において、我々を導くメンタル・マップであるという定義もある (Downs, 1971)。一方、文化には狭い意味と広い意味があるとの指摘がある (Hofstede, 2010)。狭い意味では「文明」または「精神の洗練」を意味する。例えば、それは、教養、芸術そして文学を意味する。次に、広い意味では、考え方、感じ方、行動の仕方のパターンを総称するものと考えられる。例としては、挨拶、食事、感情の表し方や抑え方である。本研究で扱う文化とは、後者の「広義の文化」である。さらには、国際的な活動をする企業を対象にした文化の概念には、国の文化と組織文化がある。Hofstede (2010) によると、国の文化とは早期に習得され奥深く刻まれたものであり、世代を超えて徐々に変わっていくものである。一方、組織文化とは仕事上で組織の習慣として学ばれていくものである。馬越 (2000) は、国の文化を基本的な価値観のレベルの違いとして、組織文化を表層的な実践レベルにおける違いとしている。また、組織文化と重なる概念として、企業文化 (Pettigrew, 1979; Deal and Kennedy, 1982, 加護野, 1982; Schein, 1985) がある。それらの企業文化の定義に共通するものは、「同じ企業で働く人が共有する価値観、信条、行動規範」である (小野, 2013)。この企業文化と組織文化の違いは、企業文化が民間部門の組織を指すのに対して、組織文化は民間、公共、政府や非営利団体といった全ての種類の組織を指している点にある (Schein, 1999, 2010)。国の文化と企業文化 (および組織文化) には密接な関係があるということを描き出されてはいるものの (北居・出口, 2003, Meier, 2004), それらは基本的に別のものとし

て捉えられている (小野, 2013)。本研究では、国や地域による差異の原因を探ることを目的としているために国の文化 (国民性の違い) を対象とする。

- 26) 各国の文化は、コミュニケーション様式の次元 (高コンテクストと低コンテクスト) がどこに位置するかによって分類されると指摘されている (Hall, 1976; Ferraro, 1990)。「高コンテクスト (high context)」のコミュニケーションでは、ほとんどの情報が物理的環境に組み込まれているか人々に内面化されているので、言語や文字で表すことが必要とされていない。一方で、「低コンテクスト (low context)」のコミュニケーションでは、明文化された記号の形で大量の情報が提供されることが必要となる。
- 27) 個人主義社会そして集団主義社会とは何か。まず、個人主義社会とは、個人の利害が集団の利害よりも優先される社会である。集団主義社会が拡大家族を基盤としていることが多いのに対して、個人主義社会では核家族を背景としている場合が多い (Hofstede, 1991)。ここでは、集団の目標が個人の目標の下位に置かれ、独立心は高いが、他者への関心に乏しいという社会である (Gudykunst and Kim, 1991)。アジア、中東、中南米の国々がこの文化圏となる。次に、集団主義社会とは、集団の利害を個人の利害よりも優先させる社会を意味している。この社会では、成員は結びつきの強い内集団に統合されており、その内集団に忠誠を誓う限り、人はその集団から生涯にわたって保護される (Hofstede, 1991)。また、集団主義社会では、個人の目標が集団の目標の下位に置かれ、調和、相互依存、他者への関心への意識が高いといった特徴が見られる (Gudykunst and Kim, 1991)。これは、欧州や北米の国々が主な対象国となる。

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

(参考文献)

(和文)

- [1] 石原伸志「B/Lをめぐる問題事例に関する一考察」『日本貿易学会年報』第45号, 2008年。
- [2] 池山明義「運送品処分権及び運送品の引渡」『海法会誌』53号, 2009年。
- [3] 江頭憲治郎「海上運送状と電子式運送書類」『海法会誌』第32号, 1988年。
- [4] 江夏健一・桑名義晴『国際ビジネス』同文館出版, 2006年。
- [5] 太田正孝『多国籍企業と異文化マネジメント』同文館出版, 2008年。
- [6] 小寺彰・道垣内正人編『国際社会とソフトロー』有斐閣, 2008年。
- [7] 小野香織「日米企業の企業文化にみられる国の文化の影響」『商学研究科紀要』第77号, 2013年。
- [8] 加護野忠男, 「組織文化の測定」『国民経済雑誌』第146巻第2号, 1982年。
- [9] 亀田尚己『国際ビジネスコミュニケーションの研究』文真堂, 2003年。
- [10] 合田浩之「船荷証券の元地回収について」『日本貿易学会』第43号, 2006年。
- [11] 合田浩之「記名式船荷証券・海上運送状の卓越—その意味するところについて—」『国際商取引学会年報』第9号, 2007年。
- [12] 北居明・出口将人「経営戦略と組織文化」, 加護野忠男編著『現代経営学講座6 企業の戦略』, 八千代出版, 2003年。
- [13] 齋藤民徒『「ソフトロー」論の系譜』法時77巻8号, 2005年。
- [14] 齋藤民徒「ソフトロー論の系譜—国際法学の立場から」ソフトロー研究4号, 2005年。
- [15] 佐藤悠一「国民文化と組織文化: Hofstedeは何を測定したのか?—経営学輪講 Hofstede (1991)—」『赤門マネジメント・レビュー』第7巻11号, 2008年。
- [16] 蔣躍川(張秀娟翻訳)「中国におけるサレンダー B/Lの法的問題」, 2009年 (<http://www.win-cls.sakura.ne.jp/pdf/24/14.pdf>, 2015年1月10日)。
- [17] 高橋伸夫『経営の再生—戦略の時代・組織の時代(第4版)』有斐閣, 2016年。
- [18] 戸塚健彦「元地回収された船荷証券上の当事者の立場について」忽那海事法研究会編『国際取引法及び海商法の諸問題Ⅱ』, 2011年。
- [19] 長沼健「国際取引における運送書類選択の要因について—商社の事例—」『同志社商学』第5・6号, 2009年。
- [20] 長沼健「コミュニケーション・ツールとしての運送書類」則定隆男・椿弘次・亀田尚己『国際ビジネスコミュニケーション—国際ビジネス分析の新しい視点—』, 丸善, 2010年。
- [21] 長沼健「信頼の影響を受ける運送書類の選択について」『国際商取引学会年報』第13号, 2011年。
- [22] 長沼健「サレンダー B/L 第2類型の普及が運送書類電子化に与える影響について」『国際商取引学会年報』第15号, 2013年。
- [23] 長沼健「サレンダー B/L の使用要因に関する実証研究」『国際商取引学会年報』第16号, 2014年。
- [24] 長沼健「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と新たな変化について」『同志社商学』第66巻第6号, 2015年 a。
- [25] 長沼健『国際運送書類の歴史の変遷と電子化への潮流』, 文真堂, 2015年 b。
- [26] 長沼健「国際商取引におけるサレンダー B/L の普及と多文化の影響について」『国際ビジネスコミュニケーション学会年報』第75号, 2016年。
- [27] 新堀聰「海上運送状について」『国際商事法務』第19巻第4号, 1991年。
- [28] 新堀聰『貿易取引の理論と実践—最近の貿易取引における旧来のメカニズムの破綻とその解決策に関する

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

研究一』, 三嶺書房, 1993年。

- [29] 新堀聰『実践 貿易取引』, 日本経済新聞社, 1998年。
- [30] 新堀聰『現代 貿易売買』, 同文館, 2001年。
- [31] 新堀聰『国際物品売買契約〈国際化〉のすすめ』, 同文館, 2012年。
- [32] 西口博之「B/L 元地回収後の荷送人の運送品処分権行使の可否: 中国向けサレンダー B/L に関連して」
国際金融, 第1260号, 2014年 a。
- [33] 西口博之「船荷証券の元地回収と貨物海上保険代位請求権: 平成20年8月27日東京高裁判決に関連して」
損害保険研究, 第3巻第76号, 2014年 b。
- [34] 日本貿易関係手続簡易化協会『海上運送書類に関する手続き簡素化に向けた調査研究委員会報告書』,
2013年。
- [35] 藤田和孝「船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求: いわゆるサレンダー B/L について」『Cosmica』
第36号, 2006年。
- [36] 藤田和孝「船荷証券の元地回収と荷受人の運送品引渡請求—いわゆるサレンダー B/L について」『海事
法研究会誌』第206号, 2010年。
- [37] 藤田友敬編『ソフトローの基礎理論』有斐閣, 2008年。
- [38] 藤田友敬「ロッチェルダム・ルールズ—作成の経緯と特徴—」『海法会誌』53号, 2009年。
- [39] 古田伸一「船荷証券元地回収による運送」『物流問題研究』第48号, 2007年。
- [40] 古田伸一「国際物品運送契約にかかわる法制や慣行のエアポケット」『第9回貿易研究会報告書』, 2009年。
- [41] ベイツ・ホッフア・本名信行・竹下裕子『共生社会の異文化間コミュニケーション—新しい理解を求め
て—』, 三修社, 2009年。
- [42] 馬越恵美子『異文化経営論の展開』学文社, 2000年。
- [43] 増田史子「船荷証券所持の法的意義—イギリス法の奏摘『立命館法学』第506号, 2015年。
- [44] 三倉八市「船荷証券不要論—貿易取引に B/L は, 果たして必要か—」『第一回貿易研究会報告書』貿易
奨励会, 2002年。

(英文)

- [43] Abbott, K. W. and Snidal, D. (2000), Hard and Soft Law in International Governance, *International Organization*, Vol.54, pp.421-56.
- [44] Abbott, K. W. and Snidal, D. (2004), Transformation: Alternative Pathways to International Legalization, Benvenisti, E. and Hirsch, M. (eds.), *The Impact of International Law on International Cooperation*, Cambridge University Press, pp.50-84.
- [45] Aikens, R., Lord, R. and Bools, M. (2006), *Bills of Lading*. London, informa.
- [46] Andaleeb, S. S. (1992). The trust concept: Research issues for channels of distribution, *Research in Marketing*, 11, pp.1-34.
- [47] Anderson, E. and Weitz, B. (1989). Determinants of continuity in conventional industrial channel dyads. *Marketing Science*, 8(4), pp.310-323.
- [48] Boyd, S., Eder, B., Burrows, A., Foxton, D., Berry, S., and Smith, C. (2008). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 21th ed, London, UK: Sweet & Maxwell.
- [49] Deal T. E. and Kennedy A.A. (1982), *Corporate Cultures: The Rites and Rituals of Corporate Life*, Addison-Wesley.

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

- [50] Downs, J. F. (1971), *Cultures in Crisis*, Glencoe Press.
- [51] Glass, D. A. and Cashmore, V. (1989), *Introduction to the law of carriage of goods*, Sweet & Maxwell.
- [52] Gudykunst, W. B. and S. Ting-Toomey (1998), *Culture and Interpersonal communication*, Sage.
- [53] Gudykunst, W. B. and Y. Y. Kim (1991), *Communicating with strangers: An introduction to intercultural communication*, 2nd ed, McGraw-Hill.
- [54] Grönfors, K. (1991). *Towards sea waybills and electronic documents*. Gothenburg, Gothenburg Maritime Law Association.
- [55] Herskovits, M. J. (1955), *Cultural Anthropology*, Knopf.
- [56] Hofstede, G. (1980), *Culture's Consequences: International Differences in Work-Related Values*, Sage.
- [57] Hofstede, G. (1991), *Cultures and Organizations: Software of the Mind*, McGraw-Hill.
- [58] Hofstede, G. and G. J. Hofstede (2005), *Cultures and Organizations: Software of the Mind, 2nd ed.*, McGraw-Hill.
- [59] Hofstede, G., Hofstede, G.J., and M. Michael (2010), *Cultures and Organizations: Software of the Mind*, 3rd ed., McGraw-Hill.
- [60] Kim, M., and S. R. Wilson (1990), A Cross-Cultural Comparison of Implicit Theories of Requesting, *Communication Monographs*, vol.61, pp.210-235.
- [61] Kim, U., Triandis, H. C., Kagitcibasi, C., Choi, S., and G. Yoon (eds.) (1994), *Individualism and collectivism: Theory, method, and applicants*, Sage.
- [62] Kluckhohn, C., and W. H. Kelly (1945), The Concept of Culture, In *The Science of Man in the World Crisis*, pp.78-106, Ralph Linton, Ed., Columbia University Press.
- [63] Levinson, M. (2006), *THE BOX :How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, Princeton University Press.
- [64] Mitchelhill, A. (1982). *Bills of lading: Law and practice*, Chapman and Hall.
- [65] Meier, O. (2010), *Management intercultural*, DUNOD.
- [66] Naganuma, K. (2006), The Diffusion of the Sea-Way Bill and the Progress of e-Trade, *The Journal of Korea Research Society for Customs*, Vol.7, No.3, pp.379-94.
- [67] Pettigrew, A. M. (1979), On Studying Organizational Cultures, *Administrative Science Quarterly*, Vol.24, No.4, pp.570-581.
- [68] Sako, M. (1992). *Prices, quality and trust, Interfirm relations in Britain and Japan*. Cambridge University Press.
- [69] Schein, E. H. (1985), *Organizational culture and leadership*, Jossey-Bass.
- [70] Schein, E. H. (2010), *Organizational culture and leadership*, Wiley.
- [71] Soyer, B. and Tettenborn, A. (2014) *Carriage of Goods by Sea, Land and Air*, inform law.
- [72] Tetley, W. (1983). Waybills, the modern contract of carriage of goods by sea, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14, pp.465-511.
- [73] Todd, Paul (1987), *Cases and Materials on Bills of Lading*, BSP Professional Books.
- [74] Todd, Paul (1990), *Modern Bills of Lading*, 2nd ed, Blackwell.
- [75] Todd, Paul (2007), *Bill of Lading and Bankers' Documentary Credits*, 4th ed, Lloyd's of London Press.
- [76] Thévenet, M. (1993), Les relations entre culture d'entreprise et management intercultural in Bosche, M.

国際商取引における非流通運送書類の採用モデルについて

- (1993), *Le management interculturel*, NATHAN.
- [77] Treitel, G. and Reynolds, F. M. B. (2011) , *Carver on Bills of Lading*, 3rd ed, Sweet & Maxwell.
- [78] Trompenaars, F. and Hampden, C.T. (1994), *Riding the Waves of Culture: Understanding Cultural Diversity in Business*, Irwin Professional Publishing.
- [79] Trompenaars, F. and Hampden, C.T. (1997), *Riding the Waves of Culture: Understanding Cultural Diversity in Global Business*, Nicholas Brealey Publishing.
- [80] Trompenaars, F. and Hampden, C.T. (2012), *Riding the Waves of Culture: Understanding Cultural Diversity in Global Business*, McGraw-Hill.
- [81] Tylor (1871), E., *Origins of Culture*, Haper & Row.
- [82] Yates, David (ed.) (1995), *Contracts for the Carriage of Goods*, Lloyd's of London Press, 1995.

(Abstract)

Surrendered B/Ls are widely used as a non-negotiable transport document in maritime transport conducted in areas close to Asian seas, including Japan. Though this document is not stipulated in any laws or international rules, it is frequently used in Asia as a business custom. However, in north America and Europe, Sea Waybills are used as a non-negotiable transport document. This document is stipulated in laws and international rules. Then, why is surrendered B/L used in Asian countries?

The author presents a research model to consider why different documents are used in different areas. Factors such as payment, business practicality, law, and culture are included in the model.

The papers outline is as follows. First, it presents the usage rates of different documents in different areas (Surrendered B/L and Sea Waybill). This data was acquired from carriers and shippers. Second, the paper discusses what kinds of factors are triggering these differences. Finally, it presents a research model based on the discussion.