

第2回 商事法の電子化に関する研究会

日時：令和3年5月31日（月）18:00～21:00

場所：公益社団法人商事法務研究会会議室 ※オンラインにて開催

議事録

(A) それでは、本日の議題に入りたいと思います。研究会資料2およびその別紙について、●から説明していただければと思います。よろしくお願ひいたします。

(B) まず研究会資料2の第1「今後の調査方法について」、調査方法等の大枠について説明します。まず1の実情調査については、今後、大きく分けて船荷証券等の利用状況に関する調査と、紙の船荷証券を利用する理由についての調査を行う予定です。別紙8をご覧ください。第1の船荷証券の利用状況の調査については、調査の結果により立法の必要が否定されるようなものではないとのご指摘を、第1回の研究会でも承っています。そこでこのような調査目的に照らして、比較的簡易な調査によりわが国の概略を把握できるような調査方法をしたいと考えています。

具体的には2以降に記載しています。調査項目については別紙8の中ほどの記載のとおりの書類区分について確認し、BOLEROなどのいわゆる電子式船荷証券については、現状それほど利用件数も多くないことから、※のとおり追加質問形式にすることを考えています。また、調査対象としては、大きく分けてコンテナ船と不定期船に分類してそれぞれの調査を行います。コンテナ船については、脚注にもあるとおり、日本にコンテナ船会社がない状態なので、フレイトフォワーダーズ協会を通じて、フレイトフォワーダーの発行するハウスB/Lの調査をすることをしたいと考えています。また、不定期船については、船主協会にご協力を賜りながら進めたいと考えています。

次に、第2の紙の船荷証券を利用する理由の部分については、おおむね中段に記載しているような四つの調査項目について調査する予定です。第1回の研究会でもご指摘いただいたとおり、関係者の立場により理由も異なり得ることでしたので、調査対象者のカテゴリーごとにアンケートを依頼するとともに、必要に応じてヒアリング等により補足する方法で調査をしたいと考えています。具体的な調査対象者のカテゴリーについては、3ページ目に記載しているとおり、①の船会社のみならず、②以降の荷送人/荷受人、銀行、損保会社についても調査の対象をしたいと考えています。特に荷送人/荷受人については、調査対象者に大手のみならず、中小の事業者も含めるように配慮したいと考えています。また、アンケートに際しては、運送品が転売される場合とそうでない場合等に分けて、事情をお伺いするとともに、現状どの程度の海上物品輸送において信用状を利用しているか等の周辺事情についても確認できればと考えています。船会社については、先ほど同様フレイトフォワーダーズ協会、船主協会にご協力を頂き、調査対象者をご紹介いただいて、●の方で進めていければと考えています。また、これらの関係当事者のみならず、貿易全般に明るい中立的な機関に感覚を伺うことも考え得るかと考えています。

また、実情調査の一環として、今回、第1回研究会資料の別紙1としてご提示しました、「船荷証券が発行される国際海上運送フロー図」についてアップデートを行っています。

別紙 9 をご参照ください。修正箇所は 1 ページ目の末尾にあります I 保険会社（船主責任保険契約）にとっての船荷証券の意義の部分の説明の修正、それから 2 ページ目の注記の追加になります。不十分な点や不足等があるかと思いますが、研究会終了後に個別にご連絡を頂くことでも結構ですので、ぜひご指摘を頂ければと存じます。

また、船荷証券自体のフローではありませんが、第 1 回の研究会でも触れましたとおり、船荷証券に記載される情報がいつ、誰により、どのように集められ、どのように船荷証券に記載されるのかという点について、また電子化された場合にはそのプロセスに変更があり得るかについても確認できればと考えています。

次に、2 「法律関係の調査について」、外国法の調査および規約等の調査についてご説明します。別紙 10 をご参照ください。第 1 「外国法の調査について」は、メンバーでいらっしゃる研究者の先生方にご協力を頂きながら、まず MLETR および MLETR に準拠した立法を行った国であるシンガポール、また独自の認証制度を有している韓国を優先して調査を進めたいと考えています。また、イギリスの Law Commission によって 4 月 30 日に改正案のコンサルテーションが開始されています。従って MLETR、シンガポール、韓国のはイギリスを取り上げたいと考えています。他方で、限られた時間ですのでアメリカ、ドイツ、中国、フランスなどの調査は、これらよりも優先順位を下げたいと考えています。調査を中心的に担っていただく先生方には既に●から個別にお願いをしていますが、その他のメンバーの先生方で、何らかの知見をお持ちの方がいらっしゃれば、ぜひご共有くださいますようお願い申し上げます。

最後に第 1 回の研究会でもご指摘がありました、IG の承認している「いわゆる電子式船荷証券」の規約については、外国法の調査や制度設計の議論が進んだ段階で、これらの議論とリンクしつつ、必要な調査を行う方針とさせていただければと考えています。こちらについても、何らかの知見をお持ちの方がいらっしゃれば、ぜひご共有くださいますようお願い申し上げます。なお、IG によるシステムの承認方法や基準についても、日本船主責任相互保険組合を通じて質問をしておくことも考えられます。研究会資料 2 の第 1 の説明は以上です。

(A) ただ今ご説明いただきました調査方法等について、ご意見・ご質問はございますでしょうか。もし何かありましたらご発言いただければと思います。

(C) 基本的にそのような形でお進めいただくのでいいのではないかと思うのですが、利用割合の調査について、調査対象者のカテゴリーがコンテナ船と不定期船に分けられています。これはこれでいいのですが、コンテナ船について、大手三社がコンテナ事業を統合してオーシャンネットワークエクスプレスをつくった結果、国内のコンテナ事業者がいなくなつたので、フレイトフォワーダーに調査をするとされている点については、別の考え方もあるように思います。オーシャンネットワークエクスプレスは、確かに海外の事業者ではありますが、マースクなどとは違つて、日本の船会社がつくった、厳密には子会社ではないかもしませんが関係先ですから、除外するのではなく、むしろ最初から対象に含めておいて、大手 3 社を通じて依頼して情報を取ることでいいのではないかという気がします。注 4 で、「更に調査を行うのであれば、ONE の日本法人などに依頼する方法

もあるのではないか」とされていますが、時間がないのでしたら最初から調査対象に入れておいたらいかがでしょうか。

(D) もちろんそのような方向も考えられると思っていますが、皆さまのお考えはいかがでしょうか。その方がいいということであれば、またその道も探したいと思っていますが、いかがでしょうか。

(A) そのあたりはどなたに聞けば感触が分かるでしょうかね。●、いかがですか。

(E) 実はこれは事前に内々にご相談を受けたという経緯もありました。もちろんノーというわけではないのだと思うのですが、日系コンテナ船会社に相談する場合に、本社はシンガポールなので、本社に相談すると、実は日本発着とは必ずしもならなくて、全世界のB/Lについて調査することになる。そうすると間口が広くなり過ぎるということもあるのかなというのが、一つの懸念としてありました。

それと、一方で理論的にマスターB/Lといわれるものの電子化と、ハウスB/Lといわれるものの電子化が連動しているのか、連動していないのか、これは全く分からぬのですが、荷主との関係が問題であるという観点からすると、荷主と直結するのはハウスB/Lを発行するところのフォワーダーということなので、まずはフォワーダーの調査という意味でもいいのかということを議論したという経緯があります。

そう申し上げた上で、まさに●のおっしゃるとおり時間も限られているから同時並行でというのであれば、恐らく協力を求めれば否やということはないでしょう。ただ、そうすると元に戻ってシンガポール本社なのか、日本発着という意味で言うと、日本の代理店たる子会社に依頼するという手はあるかと思います。

ただその場合、これは非常にテクニカルな問題ではあるのですが、本社も、日本の代理店子会社も、形の上では船主協会の会員ではないようなので、依頼のやり方、話の持つていき方は工夫が必要だろうと思います。一応、そういう議論だったと理解しています。●はいかがですか。

(B) 今、●にまとめていただいたとおりです。もう一つ先生方とお話をさせていただいていたときにあったのは、ONEには聞けるけれども、マースクなど、その他の大手のコンテナ船の世界の会社の日本発着の部分が、どうしても捉えられないことになってしまって、ONEの日本発着だけ捉えることで、コンテナ船について全体的に正しい結果が得られるのか、何かバイアスがかかった結果になってしまわないかという懸念もあるということで、いずれにしてもコンテナ船であればフレイトフォワーダーズを通すことが多いというところを鑑みますと、フレイトフォワーダーズのハウスB/Lをいったん見てみて、それが皆さまの肌感覚として実情に合っているかを見ていただいた上で、もし合っていないから追加で調査することでもいいのかなと、●としては考えて今回このようなご提案をさせていただきました。

(A) 以上のような理由だそうですが、●いかがでしょうか。差し当たり今のやり方で

進めながら、ただ ONE か、子会社についても、可能であればさらなる調査も想定するということですが。

(C) 了解しました。情報は基本的には多ければ多いほどいいのだとすると、バイアスがある可能性があるということはご指摘のとおりかと思いますが、それを意識した上で見る分には問題ないのかという気もしますが、特にこだわるものではありません。ただ、今のご説明で 1 つ気になったのですが、追加で調査をするかどうかのトリガーが何なのか、肌感覚に合うかどうかということですが、どうやって判断するのかがいまひとつ分からないように思います。だったら最初から全部聞いておけばそれでいいのにと思ったところです。取りあえずご趣旨としては了解しました。

(A) 手順として船会社への問い合わせが非常にフローを遅くしてしまうようなことがないようでしたら、次に行くかどうかという 2 段階のことをしないで、早めの段階で問い合わせをお願いすることは、●としては可能ですか。

(B) 承知しました。どういう形で ONE にコンタクトを取るかも含めて、皆さんにまた 2 回目と 3 回目の間にお伺いさせていただくかと思いますが、どうぞご協力お願いいたします。

(A) あくまで可能な範囲で結構ですので、適宜相談して進められそうならそちらもやっていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

(F) フレイトフォワーダーズ協会は確かに荷主に近いということなのですが、船荷証券を選ぶか、Waybill を選ぶかというのは、ほとんど荷主の意向に従っているという状況もありますので、やはり実際のコンテナ船を運航されている ONE からも聞かれた方が、私もいいと思っています。そういう意味では●に賛成で、フレイトフォワーダーズだけ聞くというよりは、手間が同じであれば同時スタートしておけばいいのではないかというのが見解です。

(A) ●の方、負担にならない範囲でという留保付きで、やや積極的に取り組んでいただければ幸いです。よろしくお願ひします。

(B) 承知いたしました。

(A) その他、どの点でもご質問・ご意見ござりますか。

(E) 今の点に関連してですが、別次元の話で、不定期船についての調査も項目に挙がっていて、船主協会を通じて調査をすると。注で不定期船については貨物によって船舶も異なるという注記があります。恐らく調査依頼を受けた会社からすると、不定期船と一口に言ってもまさにこうやって船の種類が異なる。それによって答えは違うのだけれど、ど

う答えたらいいのかという問い合わせが想定されると思うのです。ただ、それに対して私の理解としては、一義的にトレードの種類、あるいは船舶の種類を A、B、C、D、E とこちらで決めて聞くというよりは、聞き方としては不定期船一般ということにしておいて、ただし回答に際して、回答する会社によって A、B、C という種類によって回答が違うというのであれば、それはそれで構いませんよという聞き方で構わないのではないかと理解をしていますし、恐らく●もそういう前提でいらっしゃると思うのですが、いかがでしょうか。

(D) そこはおっしゃるとおりで結構かと思っています。

(B) アンケートを作成するときに留意します。

(A) よく相談して適切な方法でヒアリングしていただければと思います。

(G) 今のお話で、実務的な観点から見ていると、多くの荷主は、現在フレイトフォワーダーを通して実際の船積みを行っている、従って自分が直接船会社に申し込むというよりは、フォワーダーを通じてというのが相当多くなっているという認識なのです。その場合に、別に「日本の ONE で積んでください」などという指定を特にするということではなくて、結果的にタイミングが良くて安いところでやることが多いので、相当程度、外国船社が利用されているというのが実態だと思うのです。日本でも当然、外国船社のバースなどもあり、たくさん来ているので、相当程度、外国船社でのものがあるので、そこも調査対象とする。先ほどのご議論だと、マースクだとか、そういうところに聞くのは難しいのではないかというようなお話をしましたが、そこは例えば、私も詳しくは分からぬのですが、外国船舶協会などを通じて聞くという方策があるのであれば、マースクの日本法人などにも聞く一つの手ではないかと思いました。

(A) そういったことも場合によっては考へるということで、適宜考えたいと思います。他に何かござりますでしょうか。

(H) 実情調査を拝見いたしました。ありがとうございました。形式的な話なのですが、第2の「紙の船荷証券を使う理由について」の部分で、船荷証券を使う理由が明確に出ております。これに対して、調査に当たっては、それ以外のサレンダーB/L や海上運送状などの利用状況についても聞くわけですが、これらを使う理由は聞かないのだろうか、というところが少し気になりました。これは結局、船荷証券を使う理由と反対になるわけですけれども、第2の調査項目を見ると、若干その理由を聞いているものの、裏返しで聞いておりまして、紙の海上運送状を利用しない理由や、電子化された海上運送状を利用しない理由みたいな聞き方をしているのです。そうであれば、端的にどういう場合に紙の海上運送状を使うのか、どういう場合に電子化された海上運送状を使うのか、あるいはどういう場合に電子化された船荷証券を使うのかといったように、正面から聞いた方が、理由がはつきりするのかと思いまして、特に裏返しで聞いている理由があるのかどうか。念のため

の確認をさせていただきました。

(A) ●の方、何か意図はあるのでしょうか。

(D) 特に裏返しで聞くことに強いこだわりがあるというわけではなくて、一応の項目として挙げているところです。実際にアンケートを作つてそれでしっかりとご回答いただけるかどうかというのは、また個別に先生方とも相談をさせていただいて、よりわれわれが求めるような答えが返ってくるような質問の付け方を、これは恐らくどのカテゴリーの方にアンケートを送るかによっても、必ずしも文言は一様ではないと思っていますので、そのところは実際にメンバーの方に個別にいろいろとご相談をさせていただいて、表現ぶりなどはブラッシュアップをして最終的にアンケートを発出したいと考えています。そのところはいろいろな工夫をさせていただきたいとは思っています。

(H) 細かい話で大変失礼いたしました。ありがとうございました。

(A) ヒアリングの相手や聞き方も含めて、いろいろな多様な意見を頂きましたが、その他、何かございますでしょうか。

(I) 日本の発着というご発言がありましたが、日本にあるフレイトフォワーダー、日本の船会社の日本における発行を前提にアンケートを行うと理解していました。日本着も含めるのであれば、例えば日本法が準拠法となるような日本の関連会社、現地法人が日本向けの輸送を引き受けて、外国の船積み地で発行するということもありますので、このような場合まで含めるのか、端的に日本での発行、これはほぼ日本からの輸出ということになると思いますが、そこに絞っていくのかを確認させていただこうと思います。

(A) どちらでしょうか。ONEなどを含めるとなると日本発着のものも入ってくる可能性もあると思うのですが。今、特に決めてないということでしたらおいおい考えるということでも結構ですが、●としてはどうお考えでしょうか。

(D) 今のご意見も踏まえて最終的に検討したいとは思っているのですが、当初これを作ったときのコンセプトとしては、基本的に第1の利用割合のところについては、この結果によって何か大きな方向性が変わるわけではないのではないかというご指摘を頂いたので、比較的簡易な調査でいいのかなというようなところでやっていましたので、そこは基本的にはコンパクトな調査を予定していたところですが、本日の議論も踏まえて、できるところがどこまでかというところは、また改めて検討したいと思っています。

(A) 他にご意見・ご質問はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、引き続き●から研究会資料2の第2についてご説明いただければと思います。

(D) では、研究会資料2の第2の部分をご説明します。こちらについては、前回予告

しましたが、船荷証券は国際海上運送に用いられることから準拠法を整理しておく必要があると考えています。具体的には船荷証券が発行される国際海上運送を巡る法律関係について、検討すべき単位法律関係を含む日本の国際私法に基づく考え方をどのように整理するか。その整理について船荷証券が電子化された場合にどのような影響があるのか。最終的には日本法が準拠法として適用されるのは、どのような場面かといったような観点から整理する必要があるのではないかと考えているところです。

本日は●にご参加を頂いておりまして、準拠法の問題につきまして40～50分程度のご報告を頂き、その後にご議論を頂ければと思っています。●の説明は以上となりまして、●にご説明を頂ければと思っています。よろしくお願ひいたします。

(J) 今回、●から、船荷証券について、国際私法上、問題となり得る単位法律関係にはどういうものがあるのか、それぞれの単位法律関係についてどのように準拠法が決定され、また論点になっているところの学説の整理はどういうものなのかというご質問を頂きました。さらに、日本法が準拠法とされるのは具体的にどういう場合であるのか。また、今までこのような話は紙ベースの船荷証券を念頭に置いて国際私法上、議論してきたのですが、今後船荷証券が電子化された場合に国際私法上の議論にどのような影響があるのかということを、主な質問事項として頂きました。

現在、電子船荷証券を用いた貿易取引から生じる国際私法上の問題について、国際私法学会できちんと検討している論稿は、今回調査をしてみたところまだ大変少ない状況にあります。これは実質法のレベルでそういった資料が結構あることに比べると、議論としては遅れている状況にあるのかと思います。

また、研究会の多くの方々は、実質法のレベルで船荷証券の電子化について議論をする際に、国際私法上の議論がなぜ必要なのか、両者はどのような関係にあるのかとお思いになる方もいらっしゃると思うのですが、そういった議論との関係について述べますと、現時点ですぐにということではないのですが、今後、電子船荷証券の有効性が多くの国で実質法のレベルで確保されるということになっていきますと、国際私法上現在行われているような紙ベースの船荷証券の物権的効力または目的物に関して船荷証券が発行されている場合の優先関係を巡る準拠法決定の議論に影響が生じてくるということは、十分あり得るものと思います。これについては後で、詳しく扱います。

世界の実質法上、船荷証券を電子化している国とそうでない国があるというのは、前回の第1回の研究会の資料にもあるとおり、●でおまとめいただいているところだと思います。そのように実質法のレベルで船荷証券についての対応が国ごとに異なると、船荷証券を巡っての渉外的な物権関係が生じる場合には、準拠法決定の問題が生じてくるということだと思います。日本では法の適用に関する通則法が、国際私法の主たる法源ですが、通則法の13条1項、2項において、動産、不動産、その他の登記をすべき権利については目的物の所在地法によると定められています。わが国で船荷証券が今後、電子化されるか否かにかかわらず、現時点でも電子船荷証券を認める国とそうでない国がある以上は、国際私法上の準拠法決定の議論が当然、起こり得るはずですが、学説の方は必ずしもそれに対応できおらず、国際私法学会では紙ベースの船荷証券を念頭に置いた議論を一般的に行ってきました。

実質法のレベルで電子船荷証券が日本で立法化されることが仮にあるのであれば、そういった新たな動きが準拠法決定の議論に影響していくことは当然あり得るのですが、現時点ではまだ国際的に船荷証券の電子化ということが広く実現しているわけではない状況にあるので、諸外国でこの論点について書いてあるものがないかをいろいろ調べてはいるのですが、電子船荷証券そのものを念頭に置いて準拠法決定の議論をしている資料が、なかなか簡単には出てこない状況にあります。

これからのお話ですが、まず現在の国際私法における船荷証券を巡るさまざまな法律関係の準拠法についての議論を整理し、紹介したいと思います。

船荷証券が発行される国際海上運送を巡る、広い意味での国際私法の問題としては、準拠法決定の問題に限らず、国際民事手続法上の国際裁判管轄の問題も、もちろん非常に重要なわけですが、今回は準拠法決定の問題を中心にということですので、それについては特に触れることはしません。

船荷証券の物権的効力の準拠法についてはこれまで議論されてきたのですが、動産について船荷証券や貨物引換証等の証券が発行されている場合に、そのような証券は運送契約等に基づく目的物引渡請求権という債権を表章するものであるとされ、一般的に証券の引き渡しは対象となる動産の引き渡しと同一の効力、いわゆる物権的効力を有するものとされてきました。

国際私法上はこの物権的効力の準拠法について、これまでいろいろな議論がされてきました。通則法ができる前は法例に国際私法の規定があったのですが、その法例 10 条に現行の通則法と同様、「動産及ヒ不動産ニ関スル物権其他登記スヘキ権利」については目的物の所在地法によるという規定がありました。現行の通則法 13 条は、この規定を現代語化したものであり、内容については特に変更していません。したがって、法例 10 条についての解釈論が原則としてそのまま通則法 13 条についても当てはまると言えています。

通則法制定時の議論について簡単に触れておきます。動産に関して船荷証券等が発行される際の物権的効力等の準拠法についてですが、法例 10 条は動産及び不動産に関する物権其他登記スヘキ権利については一律に目的物の所在地法によるという規律であり、その従来の規律自体について、特に異論はなかったのですが、ただ物権準拠法の規定はこの 1 カ条だけでよいのか、何か特則が必要なのではないかということが、立法論的批判として存在していました。移動中の動産や法定担保物権、自動車や船舶などの走行性動産といわれているもの等、対象となる目的物や物権の種類・性質によっては、単に目的物の現実の所在地法を準拠法にするだけでよいのか、もっと個別に対応できるような特則を設けるべきではないのかということでした。

さらに、あらゆる物権について一律に目的物の所在地法によることは、目的物が不動産なら特に問題はないのですが、動産ですと目的物の所在地法が事案と必ずしも密接な関連性を有しないケースも考えられるので、個別具体的な事案に応じてより密接な関係を有する場所の法律を適用できるような、柔軟な規定を別途設けるべきではないかといった、立法論的な批判もありました。

そのような議論を受けて、通則法制定時の法制審議会では、特則としてかなり細かなルールを設けてはどうかということを議論していて移動中の動産、鉄道車両や自動車等のいわゆる走行性動産、法定担保物権、約定担保物権、それから今回問題になっている動産に

関して発効される証券の物権的効力の準拠法のそれぞれについて、目的物の所在地法以外の別の準拠法ルールを採用すべきか否かについて検討を行いました。しかし、最終的には特則規定は設けられることなく、解釈に委ねることとされ、物権準拠法については通則法13条に規定があるのみです。

法制審議会における、動産に関して発行される証券の物権的効力等の準拠法に関する議論について見ておきます。法例下において動産に関して発行される船荷証券等の証券の物権的効力の準拠法についての特則規定は設けられていなかったわけですが、学説上は、証券が物権的効力を有するか否かはまさに証券自体の効力の問題であることから、その効力については証券所在地法によるという見解が多数説でした。それに対して、有力説がありまして、証券の引き渡しが動産の引き渡しと同一の効力を持つか否かは、目的物の所在地法が認めて初めてそのような効力が認められると考えるべきであり、証券が発行されたとしても目的物たる動産は現実に存在し、動産の現実の所在地においても動産に関する物権的な法律関係が生じることからすれば、その動産を巡る物権関係については、証券の物権的効力の問題も含めて目的物の所在地法によるべきであるとの見解も有力に主張されていました。

そのような二つの学説がありましたので、法制審議会では甲案・乙案の二つの案を提示して、議論をしました。甲案は物権的な効力の問題についても、証券所在地法によらせるというもので、乙案はこれを目的物の所在地法によらせるというものです。ただし、甲案でも船荷証券が発行されているような動産を巡る優先関係の問題については、証券所在地法ではなく目的物の所在地法によるという案が提示されていたことに注意が必要があります。

このような状況の下、通則法が成立するわけですが、通則法下の議論は法例10条下での議論をそのまま引き継いでいます。ここから通則法下での議論に移りますが、目的物の所在地法によるという通則法の13条の根拠ですが、法例10条は1898年にできましたが、目的物の所在地法主義の根拠はその頃から現在まで大きく変わっていません。特に所在地の公益という根拠がいわれてきていたところです。

ただ、所在地の公益というと不動産の場合は良いのですが、動産のように所在地が変動し得るものについては本当に自明なことなのだろうかと、学説からも批判をされているところです。動産の現実の所在地が確定困難であるとか、動産の現実の所在地が物権関係と実質的な関係を持たないとか、より高次の保護しなければならない公益が存在するような場合には、目的物の所在地法以外の準拠法決定の基準に従う方がよいのではないかということです。

そのため、運送中の物や船荷証券等の運送証券に関わる物権的な効力の準拠法といった、様々な問題について目的物の所在地に代わる連結点、すなわち準拠法として何が適切であるのかという点について議論が行われてきました。

最近では BOLERO などに代表されるような船荷証券の電子化システムの進展もあり、こうした BOLERO は会員間の取引で用いられているということですが、今後、より拡大していくけば、通則法 13 条の目的物の所在地という連結点の議論にも影響が生じてくるだろうと、既に学説上、指摘されているところです。実際に、通則法の下で、船荷証券について国際私法上問題となり得る単位法律関係としてはどのようなものがあるのか。またそれ

ぞれの単位法律関係の準拠法に関する主要な学説としてはどのようなものがあるのかを見ていきます。

第1回研究会の配布資料でもそうですし本日もそうですが、国際海上運送を巡るフローを見ていますと、多くの法律関係が、この船荷証券を巡る問題の中には存在します。国際私法の準拠法決定はモザイク的構造をもつとよく言われるのですが、船荷証券を巡る準拠法決定の問題については、複数の単位法律関係の切り分けが必要になります。具体的に何が問題になるかというと、大枠としては債権的な法律関係の問題と物権的な法律関係の問題とに切り分ける必要があるのですが、さらにもう少し細かく見ていきます。

まず、船荷証券の交付義務およびその発行の準拠法についてですが、これは基本関係の準拠法たる運送契約の準拠法によるべきであると解されています。この運送契約の準拠法は証券所持人と運送人との関係についても規律します。具体的には、運送人に対する目的物の引渡請求権およびその引渡請求権の譲渡可能性等のいわゆる「船荷証券の債権的効力」と呼ばれる問題です。

この運送契約の準拠法ですが、通則法7条または8条の法律行為の成立及び効力の準拠法に関する規定に従い指定されます。また、契約が消費者契約である場合には通則法11条に特則が設けられていて、それに従い準拠法が指定されます。通則法7条の規定ですが、法律行為の成立及び効力について、当事者が自分たちの意思で指定した準拠法によるので、これは主観的連結といわれています。この場合には船荷証券の裏面に通常は置かれている準拠法条項に従い、当事者が指定した法が準拠法となります。そのような条項が存在せず、準拠法合意について当事者の默示の意思も明らかでないということであれば、通則法8条の客観的連結の規定に従い、最密接関係地という連結点に基づいて準拠法を指定します。

この最密接関係地は、多くの場合、通則法8条2項に従い、運送契約において特徴的な給付を行う運送人の事業所の所在地と推定されることになります。

ただ、8条1項と2項の力関係を考えると、8条1項の方がやはり大原則で強いわけですので、8条2項で最密接関係地法として推定された運送人の事業所の所在地法が、事案にあまり密接に関係しない場合どうするか。より密接に関係する他の法があれば8条1項が優先し、8条1項の下でそのようなより密接に関係する地の法が準拠法となるという処理がされています。具体例として、運送人の事業所の所在地よりも、指定港のある地がより密接に関係しているケースが挙げられているところです。

二つ目の単位法律関係として、船荷証券の方式の準拠法があります。方式とは具体的に何を指すかというと、要式証券であるか否かとか、方式要件の内容は何か等が問題になります。通則法の10条に規定があります。通則法の10条1項および2項により、法律行為の成立の準拠法たる運送契約の成立の準拠法または法律行為の行為地法たる証券発行地法の中から船荷証券が方式上、有効とされる法が選択的に指定されます。なお、運送契約が消費者契約である場合には通則法の11条3~5項の消費者契約の方式の特則に従い、方式の準拠法を指定します。

次に三つ目の単位法律関係ですが、これが一番議論の多いところで、船荷証券の物権的効力の準拠法です。それ以外に処分証券性についての話もありますし、さらにとても重要な点だと思いますが、目的物を巡る優先関係の準拠法について考える必要があります。この物権的効力等の準拠法について日本の国際私法がどう考えているのかという議論に入る

前に、運送中の物をめぐる物権関係の準拠法の議論について触れておきたいと思います。

なぜかというと、船荷証券の物権的効力の準拠法について目的物の所在地法説を支持する場合には、運送中の物をめぐる物権関係の準拠法の議論がそのまま妥当するからです。

複数国にまたがって運送に付されている物について売買・質入れ等の物権変動が生じた場合に、準拠法をどう決定するかですが、これについては議論があります。運送中の物について、通説・判例は、運送中の物の物権関係の準拠法は、運送の最終目的地である仕向地法によるべきであるとしています。その根拠を幾つか挙げると、運送中の物は転々と所在地を変更しているため、物理的な所在地を確定することが困難であるし、仮に確定できても物が移動中に通過するだけの一時的かつ偶然的な所在地は必ずしもその物に関する物権と密接な関係にあるとは言えないといった理由から仕向地法によるべきであるとされています。

仕向地は物が将来所在することが予定されている地として、物と密接な関連性を持っていることや、通常は将来の所在地である仕向地で現実の物権変動の効果が生じること等も、根拠とされています。ただし、仕向地法説に立つとしても、目的物が差し押さえ等によって移動の過程から離脱してしまったとか、移動中に経由地の倉庫などに一時的に保管されている時に、物権変動が生じた場合には、原則どおり目的物の現実の所在地法によるべきだという考え方方が、学説上有力です。

ところで、運送中の物については船荷証券等が発行されることが多いわけで、そういう運送証券が物権的効力を有するか否かの準拠法については、運送中の物とは別の準拠法ルールを用いるべきだという立場と、運送中の物の準拠法についての古典的な議論をそのまま使えば良いという立場で、大きく分かれているところです。

船荷証券の物権的効力の問題、処分証券性の問題、目的物に関して船荷証券が発行されている場合の目的物を巡る優先関係の問題については、特に諸説の対立があり、従来の多数説はこれを証券所在地法によらせると言っています。それから近時の有力説、有力説などの文献でも書かれているのですが、かなり支持者が増えている説だと個人的には理解していますが、これは目的物の所在地法（仕向地法）説で、先ほどの運送中の物の準拠法と同様に考えるという立場になります。

この物権的効力等の準拠法について、日本の多数説は証券所在地法説なのですが、これは物品が運送証券に化体していれば、通常は証券の引き渡しによって取引が行われ、特に荷為替取引においては証券を取得しない限り目的物に対する支配を及ぼし得ないことから、目的物の物権関係の重心は、仕向地から証券所在地に移っているのだということを根拠とするわけです。

他にも論拠はあるのですが、証券所在地法説の論者は、物権的効力、処分証券性、目的物の優先関係という三つの問題の中で、特に物権的効力の準拠法について証券所在地法によるとしている方が多いのですが、優先関係の問題についても当然証券所在地法によるべきであるとする見解がある一方で、優先関係の問題については特に言及していない文献も少なくない状況にあります。立法に際して特則を作るかを議論したときに甲案・乙案があり、甲案が物権的効力は証券所在地法によるとしながら、第三者との間の優先関係の問題については目的物所在地法によるという案であったのは、そのような背景的な要因があるのだろうと理解しています。

それから、もう一つの見解が目的物の所在地法説ですが、これは先ほどの運送中の物と同様の基準によらせる見解であり、運送証券の発行の有無にかかわらず物自体の物権関係は端的に、目的物の所在地法（仕向地法）によらせるべきであるという見解です。その根拠としては、証券がどこで譲渡または裏書されるか（証券所在地）次第で目的物の物権関係が変動するのは安定性に欠けること等が挙げられています。この点に関連して、運送証券は複数枚の3通発行されるのが通例で、証券所在地を一義的に確定することが困難な場合も少なくないという指摘もあり、こういったことも証券所在地法説の問題点であるところです。

四つ目の単位法律関係は船荷証券の譲渡の可否および要件・効力の準拠法ですが、これは証券自身の物権問題と性質決定して、証券所在地法によるとするのが従来の多数説・判例の立場です。先ほどの船荷証券の物権的効力、処分証券性、目的物に関して船荷証券が発行されている場合の当該目的物を巡る優先関係の論点で目的物の所在地法（仕向地法）説に立つ論者も、この点に関しては証券所在地法によるようです。

五つ目の単位法律関係ですが、これは常に問題になるわけではなく、船荷証券の喪失および滅失の場合に、公示催告、除権決定によって証券所持人は保護されるという制度ですが、この準拠法上の問題が生じた場合には、学説は対立していて、従来の多数説は、これは船荷証券に表章されている権利自体の問題ではなく、その権利行使する方法およびそれに対応する義務履行の方法・態様の問題であるとして、利害関係人の関心や便宜、除権決定の実効性等を配慮しなければならないことを理由に、管轄、準拠法の両側面から議論をし、準拠法については履行地法によると解しています。

それに対して、公示催告、除権決定によって証券所持人を保護する制度が船荷証券の流通上の安全・安定を目的としていることを根拠に、準拠法については運送契約の準拠法によるべきであるとする見解も主張されているのですが、なぜそのような議論の帰結になるのか学説から疑問が呈されています。

今回の報告では諸外国立法例の動向については割愛しますが、実質法のレベルで船荷証券の電子化が実現している国ですと、国際私法の議論でもそういったものを念頭に置いた連結点の設定がしやすいのだと思いますが、現時点ではそういった実質法を持っている立法例がまだ必ずしも多くはないということになると、国際私法上の議論としてここの部分をかなり詰めて議論しているものがなかなか見いだしがたい。イスのように運送証券の物権的効力の準拠法について明文規定を持っている国はありますが、やはり少数派なのです。また、日本だけが世界に先んじて独自にルールを作るとなると、国際的判決調和に反するのではないかという議論にも結び付いてしまいます。国際的判決調和というのは準拠法の一貫という意味においてですが、どこの国の裁判所で事案が問題になっても同じ準拠法が指定されるということを目指すのであれば、他の国がまだこういった立法をきちんと持っていないのに、日本だけが先走るのはどうなのかということになります。今後、諸外国立法例の動向を調査する際には、実質法上電子船荷証券を認める国での国際私法上の議論をもう少し詳しく調べてみたいと思っています。

今後、船荷証券を電子化した場合に国際私法との関係で問題となる検討課題ですが、電子化が実現したら国際私法上の議論にどのような影響が及ぶのでしょうか。一般論としては、実質法の改正が国際私法の準拠法決定の議論に与える影響は、もちろんあるのですが、

国際的に電子船荷証券が紙の船荷証券よりも一般化する等、実質法のレベルで電子船荷証券についての一定の動向が見られるようになるのであれば、それに連動する形で国際私法上の準拠法決定ルールの在り方も変わってくる可能性があります。しかし、現状として、電子船荷証券が国際的に広く受け容れられているとは必ずしも言えず、そうなると国際私法上の議論がすぐに影響を受けるものではなかろうかと思います。

ただ、そうはいっても、日本の国際私法上実際にそういうことが問題になってしまったら、現行の通則法 13 条の下で対応しなければいけませんし、特に船荷証券の物権的効力や優先関係の準拠法については、証券所在地法によるのか、目的物の所在地法イコール仕向地法によるのかという議論が当然生じてしまうので、電子船荷証券の場合にはその準拠法をどのように考えるのかということだと思います。

船荷証券の電子化のような証券のペーパーレス化の動きとの関係で、国際私法上の通則法 13 条に基づく証券所在地という連結点が再考を迫られることはあろうかと思います。今日検討した単位法律関係ですと、証券所在地を連結点にしているのは船荷証券の物権的効力、処分証券性、目的物に関して船荷証券が発行されている場合の当該目的物を巡る優先関係や船荷証券の譲渡の可否、要件、効力等ですが、そのあたりのところで証券所在地をどのように考えていくのかは検討の余地があろうかと思います。

それから、船荷証券の方式の準拠法については、準拠法の選択肢の一つである法律行為の行為地が、電子船荷証券の場合にはどの地になるのだろうという疑問が生じます。先ほどの船荷証券の物権的効力、処分証券性、優先関係の準拠法について、従来の多数説のような証券所在地法説に立つのであれば、電子船荷証券について証券所在地をどのように観念し得るのか、あるいは別の連結点を用いるべきなのかもしれないというような議論が出てきます。この証券所在地は、船荷証券の譲渡の可否・要件・効力の単位法律関係のところでも連結点として用いられているので、そこにも影響が出てくるでしょう。

厳密に見ていきますと、紙の船荷証券の場合、船荷証券は通常複数枚 3 通発行されているということです。3 通とも全て直接、送付されればよいのですが、そうでない場合には、証券所在地が複数存在する可能性があり、証券所在地がどの地なのかは現在でも問題となり得ます。そのあたりはまだあまり問題点として指摘されていないので、では具体的にどう証券所在地を確定するのかというと、なかなか解決が見出せないところです。

それから、かりに証券所在地が電子船荷証券については機能しない連結点だということになると、例えば条理等に基づいて別途、連結点を設けるべきではないかという解釈論や立法論が主張される可能性はあると思われます。

現在、学説が指摘しているのは、間接保有証券の準拠法に関する議論を参考にできないかというものです。間接保有証券に関する権利関係の準拠法決定については、通則法 13 条が定める目的物の所在地とは別の連結点を解釈論上模索する動きがあるのですが、そこで参考にされているのが 2006 年のハーグ間接保有証券条約における、間接保有証券の準拠法を巡る連結点です。これは証券所在地ではなく、関連口座管理機関の所在地を原則的な連結点として、それ以外に一定の条件の下で関連口座管理機関と口座名義人に準拠法選択を認めるという限定的な当事者自治が導入されているものです。

ただ、こういう当事者自治導入の可否については、学説はかなり慎重な向きがあります。物権準拠法につき当事者自治を認める特則を導入すべきかどうかについては、立法段階で

議論があったのですが、通則法はそれを認めていないわけです。そうなると当事者自治導入のニーズがよほど高いのであれば別ですが、明文の規定もないところにいきなり当事者自治を認めるという議論は、なかなか成り立ちにくいところがあります。それから、確かに、物理的な券面の発行がなされない場合が顕著になっている中で、証券所在地以外の連結点を模索する動きはあるものの、学説の中には観念的なレベルで券面の発行およびその存在が想定され得るならば、まずはそれを前提とした抵触法上の議論を行うべきであり、通則法 13 条に基づいて観念的な証券所在地を特定し、その地への客観的連結を行うべきだというような意見も出ているところです。

それから電子船荷証券については、裏面約款のようなものがあるのだろうかという疑問も抱きました。電子船荷証券自体の性質決定の問題もあります。これは、非常に難しい問題だと思いますし、電子船荷証券の概念自体が必ずしも一義的ではないという指摘が、いろいろな論文でもされていました。例えば電子船荷証券と聞いたときに、紙の船荷証券の情報を電子データファイル化して、そのファイルを電子メールのように送信して、譲渡・流通させることで権利移転が行われるようなものをイメージしてしまうと、それは単に船荷証券を書面で作成するか、電子的なファイルとして作成するかの違いに帰着し、電子船荷証券を単なる船荷証券の外部的表現形式、つまり方式の問題と性質決定し、通則法 10 条の方式の準拠法決定で対応し得るという議論すら成り立ちかねないわけです。しかし、今回、商事法の電子化で問題となっているのは、そうではなくて電磁的記録としての船荷証券を正面から認めることができるかという問題であるのならば、単に方式と性質決定することは適切ではないということになるのでしょうか。

BOLERO については第 1 回の研究会でも話が出ていたかと思いますが、BOLERO における電子船荷証券のサービスがわが国で国際私法上問題になった場合に、これをどう取り扱うのかということも当然、考えなければいけません。時間の関係上あまり触れられないのですが、管轄、準拠法の両面から検討すべきことがありますし、BOLERO の電子船荷証券のサービス自体は船荷証券の機能的等価物と考えられているけれども、しかし船荷証券と同一のものではありませんので、日本の国際私法における紙の船荷証券にまつわる準拠法決定の議論がそのままスライドできるのかということが、まず問題意識としてあります。

●からのご質問で、日本法が準拠法として指定される場合とはどのような場合か、また電子船荷証券を認める外国法が出てきたときに、それが日本の法律との関係でどのような取り扱いになるかということを最後に述べて、本日の締めくくりしたいと思います。

まず日本法が準拠法として指定される場合ですが、これは連結点が指し示す地が日本であるということになりますので、船荷証券の交付義務及びその発行の単位法律関係であれば、運送契約の準拠法が日本法である場合となりますし、船荷証券の方式ですと、これは準拠法の選択肢の一つが運送契約の準拠法で、それが日本法である場合や法律行為の行為地法、すなわち証券発行地法が日本法である場合ということになろうかと思います。それから船荷証券の物権的効力、処分証券性、目的物を巡る優先関係の状況については、これも学説の対立がありますが、証券所在地法説でしたら証券所在地が日本である場合ですし、目的物の所在地法説であれば原則としては仕向地が日本である場合となろうかと思います。また、船荷証券の譲渡の可否および要件・効力については証券所在地が日本である場合。船荷証券の喪失および滅失については、学説ごとに異なりますが、履行地法説なら履行地

が日本、運送契約の準拠法説なら運送契約の準拠法が日本法である場合ということにならうかと思います。

最後に、関連する外国実質法と日本の実質法の中身が異なることから生じる問題について検討します。これは非常に難しい問題であり、どの分野の側で議論すべきなのか悩ましいところだと思います。仮に日本で船荷証券の電子化が実現した場合に、日本の国際私法のルールにすぐに影響があるものではないとしても、今後問題となり得る解釈論上の論点として、個別具体的な事案において、関連する外国実質法と日本の実質法の中身が異なること、すなわち、紙の船荷証券を認める立法なのか、電子船荷証券を認める立法なのかにより、法の適用上、難しい問題が生じてくると思います。

三つのケースが考えられるのですが、例えば電子船荷証券を実質法上認めている国で、電子船荷証券が有効に発行されて、それが日本に入ってきた場合です。典型的には日本の荷受人が受領するようなケースです。この電子船荷証券が日本法上、どのように扱われるのかということです。①電子船荷証券を認めていない現行法の場合と、②今後、電子船荷証券を認める立法がされて、かつ日本法の求める電子船荷証券の要件と、外国法の求める電子船荷証券の要件が同じであるような場合。また、③今後、電子船荷証券を認める立法がされたけれども、日本法の求める電子船荷証券の要件と、外国法の求める電子船荷証券の要件が異なる場合、典型的には日本法上、例えば認証制度を設け、指定登録機関の船荷証券のみを船荷証券として認めるという制度枠組みが作られた場合の、それについて検討が必要になってくるようです。

これは、通則法13条に従い、船荷証券の物権的効力の準拠法が指定された場合の準拠実質法の解釈問題であり、国際私法によって新たに準拠法を指定する問題ではありませんが、準拠実質法がどのように考えるかということになります。

外国法が準拠法になるか日本法が準拠法になるかということで、一応分けて考えてみたのですが、まず電子船荷証券を認めていない現行法の場合、物権的効力の準拠法について、例えば準拠法が外国法ということで、その外国法が電子船荷証券を認めていれば、わが国ではその外国の実質法が認める電子船荷証券の物権的効力を認めるほかはないということになろうかと思います。

準拠法が日本法ですと現行法は電子船荷証券を認めていない以上、その物権的効力は認められないという整理にはなろうかと思います。ここは非常に難しいと思うのですが、日本の実質法の解釈として、外国法上の電子船荷証券は紙の船荷証券に置き換えられるのだというような解釈がもし可能なのであれば、その段階で物権的効力が認められるという議論の可能性も出てくると思うのですが、少なくとも法制化していないものについては、物権的効力は認めていないということであれば、電子船荷証券の物権的効力は認められないという整理になるのではないかと考えました。

通常、国内の実質法は国内事案を念頭に立法されていると思います。ところが今回お話ししているのは、準拠法が外国法である場合や、準拠法が日本法である場合であっても、法の適用の段階で問題となる船荷証券が、外国で発行された電子船荷証券でそれが外国から日本へ入ってきたときに、それを日本法の解釈としてどう評価するかという問題になります。国際私法の分野では準拠法決定を主にしているので、日本の実質法上、外国の電子船荷証券がどう評価されるかということは、国際私法の分野では決められないところです。

一方で多くの場合、国内の実質法を整備するときは、国内事案を想定していることが多いと思うので、外国の電子船荷証券が日本法上どう扱われるかということを、今回のようにあらかじめ議論しているというのは、かなり進んだ議論であろうかと思います。その議論はやはりしておかないと、今後実際にそのような事案が生じたときに、日本法の適用段階でとても困難な問題が生じるということであろうかと思います。

今後、電子船荷証券を認める立法がされ、かつ日本法の求める電子船荷証券の要件と、外国法の求める電子船荷証券の要件が同じである場合には、準拠法が外国法ならその電子船荷証券の物権的効力を日本で認めるほかはありませんが、準拠法が日本法ですと、日本が電子船荷証券を認めていたため、その電子船荷証券の物権的効力は認められる可能性があります。日本ではなく外国で有効に発行された電子船荷証券が問題となっているため、日本の電子船荷証券と機能的等価性のある電子船荷証券であれば、日本法上はその物権的効力を認めると整理するのか、それとも、日本で発行されたものでなければならぬとして、その物権的効力を否定するのか、ここはなかなか断定しづらいところかと思います。

日本法の求める電子船荷証券の要件と外国法の求める電子船荷証券の要件が異なる場合で、例えば、日本法が非常に厳しい認証制度を設けていて、指定登録機関の船荷証券のみを船荷証券として認めているような場合です。準拠法が外国法の場合は今までの処理と同様なのですが、こういう厳しい制度を設けると、非常に強行法規性が高いものになりますから、たとえ準拠法が外国法であったとしても、日本でこういった制度を設けている以上は、準拠法が外国法となることによって日本の制度の潜脱にもなりかねないので、電子船荷証券の物権的効力が否定されるというような議論も成り立つ得るとは思います。準拠法が日本法であれば、外国の電子船荷証券の物権的効力は、そういった日本法上の認証制度にのつとっていないということで否定されるかと思います。

今回の報告の準備をしている際に、最後まで悩んだのは、船荷証券の電子化という場合には、どういったものが電子船荷証券として想定されているのかによって、今後の電子船荷証券をめぐる国際私法上の議論の中身も変わってくるのではないかということです。紙の船荷証券の情報を単に電子データファイル化したようなものであれば、従来の紙の船荷証券をめぐる準拠法決定の議論がある程度は妥当しそうですが、もし BOLERO のようなものまで取り込んで議論をしていくのだとすると、それは厳密には、紙の船荷証券の機能的等価物だけでも、船荷証券ではないということなので、従来の紙の船荷証券をめぐる国際私法上の議論がどこまで当てはまるのかは、管轄、準拠法の両面から疑問に思っているところです。結論がすっきりと出てくる話ではありませんが、今後の国内での船荷証券の電子化の議論の推移を見守りながら、そこで想定されている電子船荷証券を念頭に置きつつ、国際私法上の議論の方も手直しをしたり、整理をしたりしていくことにはなるのではないかと思います。

非常に難駁な報告ではございましたが、皆さまからご質問等を頂ければ大変ありがとうございました。ご清聴ありがとうございました。

(A) どうもありがとうございました。

それではどの点でもご意見・ご質問を頂ければと思います。

(K) ご報告ありがとうございました。海法と国際私法の関係は非常に微妙なところがありまして、大変勉強させていただきました。ありがとうございました。ご紹介の中の船荷証券の交付義務及びその発行、船荷証券の方式、船荷証券の譲渡の可否、要件、効力、船荷証券の喪失、滅失のところは今まで比較的考えたことがあって、喪失の問題とか除権決定、公示催告の問題なども含めて考えたことはあるのですが、物権的効力はあまり考えたことがなかったので、前提から教えていただきたいです。私は全く素人ですので間違えていたら教えていただきたいのですが。要するに船荷証券に表章されているのは、運送品の引渡請求権ですね。船荷証券は債権証券ですが、ご報告の中に「物品が証券に化体」というようなお話がありました。これは比喩的な表現かもしれません、化体されているのは運送品そのものではなく運送品の引渡請求権であります。証券所持人がその物権的効力を根拠として運送目的物の引渡しを求めるというような意識は、われわれは持っておりません。何を言っているかというと、これは性質決定のお話で、通則法13条の「物権」のところを見ているわけですが、これ自体が当然の前提という理解でよいのかということを確認させてください。というのは、船荷証券には所有権が表章されているわけではないということです。わが国の場合には物権変動の意思主義を取っていることと、あと有価証券でとりわけ債権証券だというところの組み合わせから、ここでの物権的効力の意味は対抗要件具備ですよね。動産売買の場合とか、質権設定の場合に、そういったことで船荷証券の引き渡しの効力を普段われわれは考えているものですから、こうした物権的好悪力が当然に物権の問題だということになるのか、まず確認させていただけたらと思います。恐らくこれが一番初歩的な質問だと思うので、あえて先に手を挙げさせていただきました。

(J) 本来、目的物引渡請求権というのは、債権を表章するものですので、債権的な法律関係寄りの性質決定はそちらの方にお任せして、運送契約の準拠法でいくわけなのですが、引き渡しをすることによってそこに対象となる動産の引き渡しが一緒にくっついてくるといいますか、そういった対象動産の引き渡しと効力としてはほぼ同一のものが、証券の引き渡しの場合には観念し得るということです。「物権的効力」という言葉の下で、こういった証券の引き渡し自体に、動産の引き渡しと同一の効力的なものが付随してくることをまずは観念し、物権準拠法に従い、そこで物権的効力が認められないこと、その後の優先関係の準拠法の議論にもつながらないわけなのです。証券が発行されている場合に、証券自体の引き渡しが持ち得る意味は、対象となる動産の引き渡しと同一の効力をもつことであり、この準拠法自体が実際に裁判で争われるということはなかなかなく、むしろ優先関係についての争いにはなるのですが、その前提となる問題として、物権的効力という単位法律関係を設定して、それを物権の問題と捉え、準拠法について議論しているところでございます。

通則法の立法段階でも物権的効力とは何を指すのかということを、やはり議論しております。物権的効力の中身が何を指しているのかについては以前から議論されていて、船荷証券の引き渡しが、物品に対する物権、所有権とか占有権とか質権等の取得について、物品自体の引き渡しと同一の効力を有するかという問題、例えば、船荷証券が発行されている場合に、証券所持人がその物権的な効力を根拠として運送目的物の引き渡しを求める場合などが考えられています。

(A) よろしいでしょうか。

(K) 私の理解ではよく分からぬところですが、船荷証券が譲渡される場合に、そのたびごとに物権的効力を意識して物の引き渡しがあるとか、物権的をそういうように意識したことはありません。少し考えてみたいと思います。

(H) 大変示唆的なご報告を頂きましてありがとうございました。勉強になりました。1点コメントと1点ご質問です。まずコメントですが、お話を伺っていて二つのアプローチを示してくださっているように私は感じました。一つは従来の船荷証券という券面がある場合を前提にして、どこまでこれと等価で考えていいけるのかというアプローチです。このように考えますと、比較的、物権の準拠法的なアプローチになるのかと思いました。

他方で●が何度か触れていらっしゃることなのですが、電子船荷証券の概念がそもそもはつきりしないというような点があるかと思います。私はそもそも「電子船荷証券」という言い方自体が非常にミスリーディングのような気がしております。ここで議論しようとしているのは、従来の紙の船荷証券が持っている機能を電子化するときに、どういう仕組みが考えられるのか、といったことなので、当然にいわゆる「証券」なる概念が出てくるものではないのだろうと思います。そうしますと、電子化された船荷証券等価物は必ずしも物ではない可能性があり、物権の準拠法、あるいは通則法13条のような議論には、当然にはなってこないはずだろうという気がしたわけです。●のご報告の中にはそういったことが散りばめられておりまして、なるほどと思いながら私はお伺いました。

そこで、最後に申し上げた点について確認の質問なのですが、仮にいわゆる電子船荷証券的なものを考えるときに、必ずしも「証券」からアプローチするのではなくて、船荷証券の機能の等価物といったものを考えると、今日ご議論くださった、13条を前提にしたような議論は、当然には出てこない。むしろ、法律行為の方式といった議論に近づいていくのかとも思いましたので、このあたり、●のお考えをお伺いできたらと思いました。よろしくお願ひいたします。

(J) ただ今のご質問については、今回最初から最後まで悩み続けていたところなのですが、論文を読んでいますと「電子船荷証券」という言葉をはっきり使われる方と、あえてそれを避け、「船荷証券の電子化」という言い方をされたり、BOLEROを電子情報サービスと呼ばれる方もいます。私自身、報告で「電子船荷証券」という概念を使用したことが、そもそも議論の前提として間違えている可能性があるのではないかという不安を抱いていたところです。

もし今後、電子船荷証券ではなくて船荷証券の電子的な等価物というようなものを念頭に置いて議論が行われるような場合には、●がおっしゃるように、通則法13条に拘泥し物権の問題と性質決定して議論を始めるのとは別の議論の方向性もあり得ると思うのです。

BOLEROの扱いについて論文を書かれている国際私法の先生の中には、紙の船荷証券の準拠法決定の議論をスライドさせて、BOLEROを日本の国際私法上どう扱うかという話を書きつつも、個人的な視点としては、物権的なアプローチではなく、BOLEROに参加して

いる会員間の合意というような、債権的な法律行為構成のアプローチも、今後の議論の方向性としてあり得るのではないかとされている方もいます。

確かに、そういう議論も成り立ち得るとは思いつつも、船荷証券の電子的な等価物である BOLERO が動産などの目的物について利用され、その目的物が国際的な海上輸送に付されて国境を移動していった場合には、その目的物を巡って第三者が現れる可能性があるわけです。そういう優先関係の準拠法が問題となったときに、契約すなわち法律行為の実質的成立要件の準拠法や方式の準拠法でどこまで規律し得るのか。特に優先関係の問題は、通常は、物権準拠法によって規律され、その準拠法上の対抗要件を具備しておきたいとなるのかと思います。BOLERO のような船荷証券の電子的等価物を利用する場合に、そのような優先関係の問題にまで契約準拠法を使ってよいのかについては、まだまだ検討の余地があるのだろうと思います。

(H) 論点となる部分、そして問題意識がよく分かりました。勉強になりました。ありがとうございました。

(L) 今の●と●のご議論と関連することですが、●の整理はそのとおりだと思います。今後、仮にこの船荷証券のようなものを電子化していくときに、二つのアプローチがある。初回の研究会でもそういう議論が出ましたが、要するに既存の船荷証券に今、適用されている法律について、こういう要件が満たされた電子的データであれば同じ法的効果を認めるという方式でいくのと、船荷証券自体ではないけれどもそれと同じような効果を実現するような実体法的なルールを一から作り上げていくのと、どちらかによって違ってくるのだろうと思います。

これも初回でも議論されましたが、例えば、約束手形で考えれば、手形そのものを電子化していくと考えて手形法が適用されると考えるのか、そうではなくて日本で言うと電子記録債権法のような、一から新しいルールを作つて、債権の移転を実現する新しい実体法的なルールを考えていくというふうに作るのかということだと思います。

●のご指摘は、そのどちらかによってだいぶ違つてくるだろうということかと思うのですが、特にこの国際的な文脈で考えると、関連する外国実質法と日本の実質法との関係性という論点が関わってくると思います。各国が勝手に、現在船荷証券が表章している権利のようなものの移転を新しく実体法で認めていくことをばらばらにやりだすと、恐らく全くワークしないルールになる可能性が高いので、各国は船荷証券という既存のルールを前提として、それをどうすれば電子的なものとして実現できるのか、いわゆる機能的等価物という観点からルールを作っていくような気がしています。

そのように考えたときにクロスボーダーでどのように電子的な船荷証券の効力が認められるかについては、たとえば UNCITRAL 電子的移転可能記録モデル法は、その中に、このモデル法は国際私法上のルールには一切影響を及ぼさないという条文が入つていて、既存の国際私法上の議論に委ねるという考え方を取つているのだろうと思います。

ですので、●のご指摘のとおり、証券の所在地みたいな話を電子的な船荷証券にした場合どうするのかという議論はしていかなければならないだろうと思います。私の個人的な見解としては、●の二つの整理で言うならば、この船荷証券に関しては、やはり既存の船

荷証券に関するルールを前提に、電子的な船荷証券を認めていくというように立法していくことになるのだろうと考えていますが、●のご指摘を踏まえて、われわれも今後どのような方向で議論するのかということを検討していく必要があると思いました。

(J) 二つのアプローチですが、第1回研究会の議事録を拝読していて、そのような方向性があることを学んだところです。●がおっしゃるように、今後、船荷証券のルールを電子化する方向での議論があり得るとすれば、国際私法の側の議論の構造は大きくは変わらないだろうと思います。これまで設定されてきた単位法律関係の中で準拠法を指定するが、かりに電子船荷証券が紙の船荷証券と違った独自性を持っているならば、その部分についてはまた修正が必要になってくるでしょう。一方で、これから立法していくであろう電子化された船荷証券というもの以外の、BOLERO のようなものの扱いは、今後どうなるのでしょうか。今回、調査をしていて分かったのですが、日本の国際私法上考えられているような単位法律関係の整理の仕方には、必ずしも合致しないような単位法律関係の設定が、BOLERO ではされていましたので、そういうものを考慮し BOLERO では別途単位法律関係を考えていかなければならないのかと改めて思ったところです。

実質法と国際私法の両方の分野に関わってくる論点ではあるのですが、国際私法の側からすると、できれば今までってきたような伝統的な議論を踏まえて、議論をしていく方が、新たなものについて一から議論するよりは、議論の蓄積が比較的あるので良いのではないかと考えています。

いろいろ有益なご指摘と情報をありがとうございます。UNCITRAL の方で、国際私法ルールに影響を及ぼさないという文言が入っているのは、ありがたいと申しますか、そうでないと、既存の単位法律関係の設定の議論に影響があることになってしまいます。どうもありがとうございました。

(A) 先ほどから問題となっているのは、●の報告の問題というよりむしろわれわれの側の問題なのかもしれません。そもそも「電子船荷証券」という言葉で議論していいのかということが曖昧なまま、これまで議論してきてしまっているということが問題なのです。BOLERO のルールブックは、電子船荷証券に関する立法がどこの国にもなかったような時代に作られているのですが、その後、例えばロッテルダム・ルールズという条約ができて、さらにその後、電子的移転可能記録のモデル法も出てきて、それに基づく立法がされるようになった場合、BOLERO は、このような条約や法律に言う電子的運送記録あるいは電子的移転可能記録の一種と扱われる事になると思います。そういう意味では、間違いなく「電子船荷証券」なのです。だから、実質法の側では BOLERO 等の既存のスキームを前提に、それに電子船荷証券として明確に効力を与えましょうという発想で今後は作っていくことになりそうです。ただ条約はまだ発効しておらず、ごく一部の国がこのような実質法を持っているだけという段階で、それが変わるかどうかよく分からないという状況です。非常に多くの国で類似の立法がなされるようになったら、電子船荷証券の準拠法という発想で議論するし、また既存のものも含めて実質法上、電子船荷証券と考えるという形で整理されるのかもしれません、そちらに行くかどうかは分からない状態で、われわれの議論の出発点の整理がちゃんととなされていないことのしわ寄せが、全て国際私法の出発点の

ところに行っているようで、●にお伺いしていて少し申し訳ないという気もしていました。ただ、皆さん同じことを考えているということが分かったので、安心はしました。

その他、今のご報告でご意見・ご質問はございますか。議論しだすといくらでも深入りできるのですが。

(F) ご報告をどうもありがとうございました。非常に詳細にわたる議論を教えていただきまして、大変分かりやすく理解できたと思うのですが、やはり基本的な問題として今われわれがやろうとしているいわゆる電子B/Lが、果たして紙と同一のものとして、物としての船荷証券と同一化できるかというところが、まさに第1回目から議論になっているところで、従来の国際私法である船荷証券という紙の存在、これが物と結び付いてなされている議論と、果たしてパラレルにいけるのかどうかということがまさに大きな問題だと思っています。

そして、●がご指摘のように、BOLEROはまさにルールブックの中で、みんなメンバーの中で、一種の組合のような中で作られているものですから、その債権といいますか、契約内容の中までどのように処理していくかということが処理されているわけで、まさにそれは船荷証券なのですが、そのルールブックの中の人たちとごく一般的に使われる船荷証券とでは、少し議論が違ってくると思っています。

先ほどの物権のところですが、最も問題になると思われるのが、物権の処理としては二つあります。船荷証券に関わる物権の問題としては、信用状取引において銀行が船荷証券を取得して、一種の質権を取得したときに、その質権が認められて船荷証券がないのに第三者に渡されたときに、質権として持っている銀行の権利がどのように認められるか、それはどこの法律によって求められるか。これは船荷証券という紙があると比較的分かりやすいので、まさに紙の所在地ということになろうかと思うのです。ところが、これがBOLEROのように物がないと、その中の約定によって権利が認められているということになるのですが、今回目指している電子化だと、法律によつていかにして銀行の権利が保護されるかどうか、それがどこの国の法律によるのかがはっきりしないがためになかなか電子化が進んでいかない。一つは外国において銀行なりが所持している船荷証券的なもの、あるいは船荷証券的なものをコントロールする権利、これがいかにして権利化されていくかという、それが一つの表れるところであろうと思います。

もう一つは、物権的な処分としては、これは先ほど●がおっしゃったことなのですが、船荷証券が転々譲渡されて、それで所有権が果たして移転するのかという問題があります。これがまた船荷証券の移転の問題と物権の問題に関わるところで、証券があればそれが証券の所在地を観念できるのですが、これが電子化されるとそれがはっきりしないという問題が生じるのではないか。表れ方としてはそのように具体的な案件に落とし込まないと、抽象的な議論ではなかなか難しいなど、今日教えていただいた限りでは感じました。

優先権としてはその他に生じるものとして、つまり物自体に対して、先ほどおっしゃっていた運送途中において何らかの権利を取得する人、物自体に対して権利を取得する人、これが出てくる可能性があるわけです。先ほどおっしゃったように途中港において一回船から荷物が下ろされて、そこに倉庫業者が出てくると、倉庫の保管料についての留置権であるとか、あるいは海難救助が生じる、海難救助業者における留置権とかいうものが、船

荷証券とは全く別に生じるので、それが具体的に言うと物の所在地における物権の取得みたいなことが観念できるのではないかと。これは船荷証券とは別の問題になるので、それは物の所在地が強く関与してくる部分で、船荷証券とは別の形で物自体に物権が生ずる場合が観念されるのではないかと思っていまして、これは今の船荷証券の議論からはずれてくるのかと思っています。雑ばくな雑観で申し訳ございません。大変細かく分析されて分かりやすいご報告であったと思います。ありがとうございました。

(J) 今、かなり細かな事案のお話が出てきました。優先関係の問題といつても、具体的な場面において出てくる当事者はだいぶ変わってくると思います。いろいろな文献を読んでいて、もう少し実態に即した、銀行が質権を設定している場合や、また運送中のもので例えば倉庫の保管料に対する留置権など、いろいろな場面を想定した事案を今後検討して盛り込む方が、あまり抽象的な議論になり過ぎずに済むのではないかと、お話を伺つて示唆を受けました。

紙の船荷証券を電子化した場合の一般的な議論と、BOLERO のような会員間取引の議論とは、厳密に見ていくと、同じものではないと思います。先ほど●がおっしゃったように BOLERO の実体はまさに電子船荷証券なのだろうということを念頭に置きつつも、BOLERO は会員間取引であり、そこでの合意に基づいていろいろなルールが成り立っている部分があるので、それ以外の物権関係の問題については、国際私法上は、物権の問題と性質決定され、準拠法が別途指定されるということで、債権関係の問題と物権関係の問題は、分けて考えていかなければいけないと思います。

BOLERO の議論も債権関係の部分は非常に参考になるけれども、一方で会員間の取引という制約があって、今回考えているのは会員以外にももっと広がった世界での話なので、どこまで BOLERO の議論が応用可能であるのか。少なくとも今回の調査で、電子式船荷証券というものがかなり多義的なものであることを認識しましたし、紙の船荷証券を少し変形させたようなものであるとか、電子船荷証券の機能的等価物として BOLERO のようなものが存在しているとか、そういう具体的な例は挙げられるのですが、一般論として電子船荷証券について議論をしていくときにどのようなものが電子船荷証券に入るのかが最初に確定できないと、国際私法の準拠法決定の議論を行うのはかなり難しいのです。

国際私法の報告書というのは最初の章に実質法の動向というようなものが載っていて、例えば、実質法レベルではこのような電子船荷証券制度があって、電子船荷証券制度といつても国ごとにいろいろなものがありまして、大体このようにカテゴライズできますということから議論を始めていくのですが、そういったものが今回はまだなかなか固めきれていない状況の中で国際私法の議論を行い、見切り発車となってしまいました。先生方はいろいろなことが全体に散りばめられていて、好意的なことをおっしゃつてくださっているのですが、こちらとしては、最初に電子船荷証券の概念を確定するなどもう少し整理したものを前提に議論していければ、より良かったのではないかと反省しております。どうもありがとうございました。

(A) なかなか議論が尽きないところですが、今日はまだもう一つアジェンダが残っていますので、もしよろしければ次に進ませていただければと思います。●、あらためて、

ご報告ありがとうございました。将来われわれの方で議論がまた進んだところで、再度、お伺いするかもしれません、そのときにはよろしくお願ひいたします。

(J) ありがとうございます。

(A) それでは引き続き●から資料2の第3を説明いただければと思います。それでは、よろしくお願ひします。

(D) 詳細なご議論をありがとうございました。続きまして研究会資料2の第3についてご説明させていただきます。

船荷証券の電子化に関するニーズを法的な観点から分析的に検討したいというところでして、具体的には日本法で船荷証券の電子化が法制化された場合にそれが利用される具体的な事例として、どのようなものが想定されるか。現状において利用し得る「いわゆる電子式船荷証券」、これはBOLEROなどのことを想定していますが、その利用では足りない部分は一体どういうところにあるのかなどの観点からご議論いただければと思っているところです。

本日はこの点につきまして、●にご説明をお願いしたいと思っています。●からは15分程度ご説明を頂き、その後にさらに皆さんまでご議論いただければと思っています。なお、●からは日本法が整備された場合に適用される想定事例をご提示いただいており、先ほどのご議論を踏まえたさらなるご議論を頂ければと思っているところですが、想定事例に対する考え方だけではなく、広く電子船荷証券に関する立法のニーズはどこにあるのかというところも含めて、皆さんと一緒にこの研究会で考えていくべきだと思っています。それでは●、よろしくお願ひいたします。

(G) よろしくお願ひいたします。私の方から想定事例ということで説明させていただくのですが、想定事例の前にその前提となるような、ここに至るまでの状況等も含めて少しお話しさせていただければと思います。

現在、ブロックチェーン技術を使って貿易手続のデジタル化が進んでいますが、B/Lのみは有価証券であるためにデジタル化に支障があり、いろいろな議論が起きている状況です。とりわけこのコロナの状況に至り、B/Lが紙であるがために出社しなければいけない、裏書の署名をしなければいけないということが、余計にクローズアップされています。B/Lは書面であるということが商法上定められているので、電子ということになると、今までの議論でもあったとおり、電子というものが果たして何なのかというところはありますが、電子の船荷証券であると物権的効力が不明であるため、法改正の検討をお願いしているということです。

仮に、いわゆる電子船荷証券に物権的効力が与えられたとしても、その物権的効力が完全に担保されるわけではありません。なぜなら、それは今までご議論が続いているとおり、物権的効力に関する準拠法として日本法以外の法律が適用される可能性があるからです。一方で、日本法を整備することで完璧になるわけではないものの、現在に比較すれば相当程度、進歩するのではないかと思われます。

元々法改正を要望したのはトレードワルツという会社です。正確に言うとその前身である貿易コンソーシアムという企業のコンソーシアムですが、直近はトレードワルツとして活動しています。実質的には昨年11月に開業しています。社長はNTTデータから来た方です。事業内容は、ブロックチェーンを活用した貿易情報連携基盤によるサービスをSaaSとして提供しています。一言で言うと貿易のデジタル化プラットフォームのサービスを提供しているということです。

2016年に東京海上で最初にブロックチェーンを用いた貿易実務の電子化の実証実験が行われました。東京海上は保険会社なので保険証券のデジタル化を当然するのですが、当時、それ以外の運送書類やインボイス、L/Cなどもダミーで作って、実際にそれをブロックチェーン上で流通するというような実験を行ったところ、これが非常にうまくいきました。その後、当時一緒に実験を行っていたNTTデータが、貿易関係企業に声掛けをして、実際に例えばL/Cを発行している銀行、インボイスを発行している荷主、Sea Waybillを発行している船会社といったところを交えて、本当にそれぞれが発行している書類をお互いの間でやりとりするという実証実験を行ってきました。その過程で、2019年に、B/Lに関しては、法改正のお願いをしていかなければいけないのではないかというような議論になりました。2019年3月に、このコンソーシアムから経団連の運輸委員会を通じて、規制改革要望を政府に出しました。電子化された船荷証券の有価証券性等についての法的担保が不明瞭であるということで、法改正の検討をお願いしたいということを伝えました。前回の商法の改正に携わっておられる先生方が大勢いらっしゃるのでご記憶かと思いますが、2019年3月というと、既に新しい運送法、海商法が公布された後だったのです。このようなタイミングでこの要望を出すというのは、非常にタイミングが悪く、実際のところ、要望はそのまま保留されていたような状況だったのですが、突然、昨年9月にまた脚光を浴びることになりました。ちょうど菅新政権が発足したときに三つの看板政策として、デジタル化、コロナ対応、規制緩和が掲げられたのです。本件は、まさにこれは規制緩和要望として提出されたもので、かつデジタル、コロナ対策というものにもそれぞれ合致したのです。今年1月に内閣府の規制改革推進会議で本件が取り上げられ、私からまさにこの資料を使ってご説明したのですが、当時、その会の席におられた河野規制改革担当大臣から、ぜひこれはやった方がいいのではないかというお話を頂いて、今このような検討に至っているという経緯になります。

これは皆さんご存じのところなので深くは触れませんが、国際情勢的にも、貿易書類の電子化、かつB/Lに焦点を当てた動向がいろいろとあります。直近で起きている、「紙」ゆえのコロナ禍の下での現象についてお話しします。いわゆる証券という名が付くもの、船荷証券や保険証券は、荷主から申し込みを受けると、船会社、保険会社とも当然出社して証券の印刷を行います。そして、現物を送るので、それは荷主のオフィスに届きます。そうすると荷主は出社して手続をしなくてはいけません。これを今度は銀行に発送するのですが、銀行も書類がオフィスに届くので、出社して手続をしなくてはいけません。それを外国に送ります。こういうことで余計、今、注目されるようになったということです。

それでは、「紙は船荷証券だけなのか」というと、B/L以外はトレードワルツでは少なくとも電子化済み、あるいはそのめどが立っているので、本当に今B/Lだけが残っているような状況になっています。他に公的書類なども貿易ではありますが、例えば必ず共通して

発生する通関書類なども日本ではだいぶ前から電子化されています。

さて、ここからが本題になってきます。電子船荷証券については今までお話を出していますが、普及はあまりしていないという実態があります。何が問題なのでしょうか。B/Lは運送品の引き渡しのための債権的有価証券であると同時に、物権的効力という特別な効力を持っており、船荷証券の引き渡しによって貨物の占有転移があったのと同じ効果が得られるという法律規定があります。それによって船荷証券所持人は第三者に対抗ができることになるのですが、電子B/Lの場合は当事者の合意でしかないので、第三者対抗の可否が不明です。現在のBOLERO等で何が足りないのかというと、まさにここが足りない部分です。つまり、物権的効力があるのかどうかが不明ということです。

では、日本法の改定で問題が解決するのかどうかという点が、必ず次に出てきます。判例を見る限りでは、船荷証券の物権的効力の準拠法決定ルールが明確に示されたことはないと理解しています。

学説上では、①証券所在地法説、②目的物所在地法説の大きく二つの説があります。①の証券所在地法説は、有価証券一般の効力は所在地法によるとするものです。仮にこれを実務に置き換えてみると、日本法を改定すると、船荷証券が「日本にある間」は第三者対抗要件が備わります。船荷証券が「日本にある間」というのは、日本の荷主が船荷証券所持人である間と考えることができるのでないかというのが、私の仮説です。要するに、電子船荷証券は紙と違ってどこにあるのかということが観念しづらいという面があるので、実務に落とし込んで考えてみると、「どこにあるか」というより、「誰が今、所持人であると登録してあるか」を確認すればよいのではないかと思われます。すなわち、日本の荷主が所持人であるのであれば、それは「日本にある間」と考えることができるのでないかと思った次第です。そうすれば、輸出入のいずれであったとしても、日本の荷主は法改正による便益を享受できる可能性があるのではないかということです。

②の目的物所在地法説は、仕向地法（運送品の到着予定地法）によるとするものです。途中の中継港で物権変動が起きた場合のことはここでは想定していませんが、輸出貨物である場合は外国法によるので、日本の荷主は法改正の便益は享受できません。輸入貨物である場合は日本法が仕向地法になるので、日本の荷主は法改正の便益を享受できるということだと思います。

このように、証券所在地法説、目的物所在地法説のいずれであったとしても、日本法の改定のみでも相当程度というか、一定程度と言うのがいいのか分かりませんが、利便性の進歩があるのでないかと思われます。

この問題は皆さんのが理解されているとおりですが、どれだけ法整備をしても絶対ということはないということです。当然、第三者の主張する物権的効力の準拠法と適用法を争うという可能性はあり得て、万全を期すことはできない問題なので、今よりベターを目指していくしかないのではないかと思っています。

証券所在地法説を仮に採るとした場合、電子船荷証券の場合は所在地を観念することが難しいために、これを連結点にすることに困難が伴うかもしれないという見解がありますが、「船荷証券が日本に所在する」というのは、実質的には日本の荷主が船荷証券所持人である期間であると考えられるので、連結点とすることは可能ではないかと思われます。例えば、これは私の仮説ですが、「所持人の営業所所在地」などです。

具体的な事例をお求めでしたので、具体的といつても実際にこういう例があったかどうかは分からぬのですが、ありがちな例を二つ挙げます。一つ目が輸入の事例です。日本の買主が、X国の売主との間で国際売買契約を結び、代金を支払った。運送人はX国から日本への運送に関する電子船荷証券を交付した。ここで売主に資金繰りの問題が生じ、売主の債権者が貨物を差し押さえようとしている。このような問題が生じた場合です。

証券所在地法説に基づけば、船荷証券が日本にある間は第三者対抗要件が備わるので、日本の買主が物権的効力を認められる電子船荷証券の所持人であれば、対抗可と考えられます。具体的には、FOBによる輸入であれば、日本の買主が所持人である可能性が高いです。CIFによる輸入であれば、電子船荷証券のシステム設計にもよりますが、名義の変更、電子船荷証券の所持人の変更をする時期次第ということになるかと思います。

目的物所在地法説に基づくとすれば、運送中は仕向地法なので日本法であり、日本の買主は物権的効力が認められる電子船荷証券の所持人であれば対抗は可ということになると思います。

二つ目が輸出の事例です。似たような感じの事例ですが今度は逆です。日本の売主が、Y国の買主との間で国際売買契約を結んだ。運送人は日本からY国への運送に関する電子船荷証券を交付した。ここに買主の資金繰りの問題が生じ、買主の債権者が買主の資産の差し押さえを始めた。日本の売主は代金の支払いはまだ受けておらず、貨物はY国に向かっているという事例です。

これは証券所在地法説に基づくと、船荷証券が日本にある間は第三者対抗要件が備わるということになるので、日本の売主が物権的効力を認められる電子船荷証券の所持人であれば、債権者へ対抗が可能です。

目的物所在地法説に基づくと、運送中は仕向地法なので、日本法は適用されない。従って、仕向地法が電子船荷証券に物権的効力を認めなければ、対抗できるかどうかは不明ということになるかと思います。

(A) それではどの点でもご意見・ご質問を頂ければと思います。

(M) 最後にご説明された、物権的効力が意味を持つ具体的な想定事例として挙げられているケースについてですが、これは結局、売買の当事者である買主と売主の間でどちらの所有物になっているのかという話、買主または売主の背後に債権者がいる場合の買主・売主間の話かと思います。私は従来、目的物について二重譲渡が行われたが、片方は証券による引き渡しを受けて、片方は現実の引き渡しを受けたという場合に、どちらが勝つかというのが物権的効力の問題で、そもそも売買の当事者間で物権的効力が意味を持つようなことはないのではないかと勝手に思っていたのです。この想定事例1や2で債権者が差し押さえられるかどうかというのは、売主と買主の間で所有権をいつ移転させるかという合意の問題、あるいは執行法の問題として差し押さえに適用される準拠法においてどのように扱われているかという観点から決まるべき事柄であって、物権的効力の問題ではないのではないかと思っていたのです。しかし、実務界としては、物権的効力によって、想定事例1や2の問題が解決されると理解されているということなのでしょうか。

(G) 私の設例がいまいちだったと思うのですが、確かに二重譲渡という話もありました。この資料を当初作るに当たって私が幾つかの商社から話を聞いたのですが、今ここに挙げているような、例えば貿易の相手方が倒産しそうだとか、倒産したといったときにB/Lを持っていているかどうかは大事だということが一つあったのと、もう一つはまさに今おっしゃった二重譲渡の場合の問題があると。この二つについて私としてはご説明した設例の方が利用者のB/Lに対する期待として分かりやすいかと思ってこちらを載せた次第です。

(M) 私が誤解しているかもしれないのですが、体系書などでの説明をみると、とりわけ処分証券性が問題になるのは、二重譲渡があつて、片方は証券による引き渡し、片方は保証渡し等で現物の引き渡しを受けていたときに、物権的効力が認められれば、証券を持っている方が「俺によこせ、返せ」と言えるようなケースなのかと思っていたのです。むしろ実務家の先生方に、このような売主と買主の間の紛争についても、物権的効力があるかないかで違いが出てくるのかということを教えていただければと思います。

(E) 今までにおっしゃるように実務界としてどう考えているかということについて、あるいは実務の処理として一般的にはどうなのかということについて、画一的なあるいは一般的な答えができるほど、実際の事例は積み上がってないのではないかというのが、私の理解です。この点は後で、せっかくなので●や●にもご確認をお願いしたいと思います。

その上であえて申し上げるならば、元々物権的効力の問題が想定される事例は、二重譲渡がされた場合に証券の譲渡という形で対抗要件が具備された場合と、それ以外の一般法によって対抗要件が具備された場合の優先関係について、証券による譲渡が優先するのだと書いてあるのが商法の規定ですから、その場合が典型例ではないかというのは、一方ではおっしゃるとおりだと思います。

ただ、それは言っても、少なくとも日本の実務による限りは、実際に証券が発行されて運送されている場合に、他の一般法、民法による対抗要件の具備が果たしてできるのでしょうかという問題はあります。というのは、日本法を前提とすればその場合、貨物の占有は運送人が有しています。荷主は間接占有をしているわけです。そうすると、証券の移転以外の形で対抗要件を具備しようとすると、指図による占有移転ということになって、証券の譲渡とは別に運送人に対して指図を別個してきただどうかという形で教室設例的にはなる。でも、指図による占有移転というのは現実的ではないのです。実際は運送人の発想としては、先ほど●から最初に問題意識のご指摘があったとおり、あまり物権的効力などということは考えなくて、債権的な関係でものを考えている。債権的な意識でものを考えるときには、船荷証券の所持人が誰か、それだけで考えていますから、船荷証券の譲渡とは別に民法の規定に従ってうんぬんと言われても、実態としては運送人は聞かないわけです。そういう意味で実は本来的な意味での二重譲渡がされて、証券の引き渡しによる対抗要件の具備の方が優先するという状況は、恐らくそもそも実務的にほとんど起きないのだろうという気がします。

他方で今回、●が出された例は、●もおっしゃっていたとおり、実務上こういうことがよくあるかと言われると、私は解を持っていませんし、正直申し上げると個人的にはこの

とおりの事案には接したことがありません。ただ、恐らくこのような事例を議論する余地はあるのではないかと、純粋に実務家の拙い目から見た理屈としては、思っています。因みに、恐らく事例としてもう少しありそうなのは、資金繰りの問題が生じて債権者が資産の差し押さえを始めた場合というよりは、代金の支払いを受けない間に売主は電子船荷証券、あるいは紙の船荷証券を譲渡した。それによって代金の支払いを受ける前に所有権を移転し、かつ対抗要件を具備させてしまった。でも、その後代金が支払われないということで、売買契約を解除する。「売買契約を解除したから自分のものなのだ」と言って、その所有権に基づいて一方で、外国の売主が日本にやってきて、現物を押さえようとする場合で、これは運送人による引き渡しの前であっても、後であってもあり得るのだと思うのです。恐らく運送人は紙の船荷証券であれ、電子船荷証券であれ、証券に従って引き渡しをしてしまうのだと思うのですが、その後も貨物は存続するわけで、そのときに売買契約の解除を理由に所有権は自分にある、そういう主張の下で物を押さえようとする。自分の所有物だということで、占有を取得しようとする。差し押さえではなくて、その時点における現実の占有者に、引渡請求権を行使するのかな。そういう所有権による整理と、でも買主側はいったん船荷証券の引き渡しを得ているのだから、もう自分のものだと。変な話、これは代金も払っていないのにというのはあれですが、引き渡しを得ないまま船荷証券を得て、その買主がさらに転売してしまったりすると、まさに物権関係はどちらを優先するのだろうという問題は生じ得るのだと思います。

何れにしても、●がおっしゃる事例は、船荷証券による譲渡とそれ以外の権利移転、あるいはそもそも荷主に直接占有がない間の優先関係はどうなのかという問題が生じて、そこは紙の船荷証券でかつ日本の法が準拠法である場合に比べて、かぎかっこ付きの電子船荷証券だともう少し問題がややこしくなるという指摘としては、正鵠を射ている面があるのではないかと思っています。

(A) ●、よろしいでしょうか。

(M) 私も状況を正しく理解した上で聞いているわけではなくて、物権的効力として從来考えてきたケースとはちょっと違ったように思えたものですから、本当に物権的効力が認められればこういうケースでうまく解決できることになるのか、そうなればいいのですが、そうならないとすると物権的効力を認めるための、つまり電子船荷証券の法制を作るための理由としては弱くなってしまうのではないかかなあと思った次第です。

ただ前回、●が言われたように、銀行が関わってくるとき、特に荷為替手形などが問題になるケース、あるいは信用状が問題になるケースでは、まさに二重譲渡がもし起こったときに銀行がどのように自分の利益を確保するか、守るかということに関しては、物権的効力があった方がよい、証券の引き渡しを受けた者が最終的に勝つというルールがあった方がいいというのは間違いないと思います。売主・買主間の紛争のケースでも本当に意味があることになるのかどうかという点については、さらなる検討をした方がいいのではないかと思った次第です。

(E) おっしゃる点は一方でそのとおりだと思います。元々の最初の先生の問い合わせに対する

る実務界側からのコメントという意味では、ぜひ●、●にお願いしたいのですが。

(F) 確かに●がおっしゃっているようなことが起こり得るかもしれないとは思います。ただ、実際に私も経験がありません。先ほど●がおっしゃったような形で二重譲渡的なことが生じたときには、銀行との絡みで問題が生じるだろうというのも分からぬではないかなと思っています。

先ほど●がおっしゃった、物自体が保証状渡しをされたときと、実際、船荷証券を持っている例えば銀行、それから転売を受けた第三者的な証券所持人、これが物に対してどちらが勝つかということは、結構難しい問題かと思っていまして、それについては果たして物権的効力で所有権移転が認められるのか否かというのが争いになりそうな感じがします。一方においては、●がおっしゃっている事例も典型事例のような気がします。ただ、具体的には起きたことがないので分からぬのですが、銀行が絡むと結構、起きそうな感じかなとは思います。

(A) 今日は時間も限られていますが、立法したときのメリットは何かということを、法律論として詰める必要はあるのでしょうか。今言われたシナリオも含めてきちんと幾つか考えるということと、電子船荷証券に物権的効力を認めたらそれで解決するのかという検討が必要そうです。さらには付け加えるなら、想定事例の中では法廷地が書かれていません。これも少し気になるところで、たとえば想定事例の②は本当に法廷地が日本で起きる問題なのだろうかという疑問があります。外国で差し押さえが始まつたらどっちみち日本で裁判にはならない、物もないところで裁判しても多分あまり意味がないと思います。そうなると、そもそも準拠法選択も日本の国際私法ではない法によって決まるので、議論が全部飛んでしまいます。シナリオを検討する場合には、法廷地まできちんと想定して詰めないとメリットが明らかにならないので、具体的なメリットは何かという法律論は、今後さらに精査する必要はあるでしょう。

ただ、物権的効力についての何らかの明確なルールができるに、実務界としては期待がある、そしてそれが本当に法律的にどこまで正確かどうかはともかく、明確なルールができるに期待があるのだというメッセージは、一応受け取らせていただいて、詳細については今後、さらに丁寧に議論したいと思います。

もう一つ頂いた重要なメッセージは、全てについて完璧に解決できないからメリットはないという扱いはやめて欲しいということだと思います。つまり幾ばくかでも事態が良くなるかどうかについて厳密な分析を今後して欲しいという要望だと受け取りました。●、このような理解でよろしいでしょうか。

(G) 結構です。ありがとうございます。

(F) 1点だけ、電子船荷証券とは違うことで今、●がおっしゃったことについて質問があります。信用状取引のときにもう一つ有価証券として荷為替手形が使われるのですが、●のご説明では問題となっているのはB/Lだけだとおっしゃいました。荷為替手形の方は電子化なり、あるいは荷為替手形的なものを使わずに銀行決済が行われているのでしょうか

か。本件とは直接関係ないのですが、その点を教えてください。

(G) 荷為替手形自体は少なくとも現在やっている例ですと使われていないという理解です。確かにおっしゃるようにそこの部分の電子化がまた別途ある可能性がありますので、そこについては今のところ通常の送金というような格好になるのかと思います。

(F) 分かりました。●の資料の中に、イギリスの法制化の問題がありまして、その中でB/Lと荷為替手形、日本は関係ありませんが保険証券なども入っていたのです。日本が関係するとしたらこの船荷証券と荷為替手形はあり得るのかと思って、それでお聞きした次第です。

(A) 今の点は、コンサルテーションペーパーですので、また外国法調査のときにも論点が分かるようだったら、紹介していただければと思います。

それでは次に移らせていただいてよろしいでしょうか。研究会資料2の第4を●から説明いただければと思います。

(D) それでは第4の部分をご説明させていただきます。船荷証券を電子化する場合についての制度設計の具体的な内容ということですが、まだ具体的な規律をご提示できる状況にはありませんが、現時点における方向性、具体的にはBOLEROなどの「いわゆる電子式船荷証券」をどのように位置付けていくのか。あるいは「いわゆる電子式船荷証券」に法的な裏付けを与えることに主眼を置くのか、それとも「いわゆる電子式船荷証券」とは別のものが新たに利用されることに主眼を置くのかといった点。また、「いわゆる電子式船荷証券」の利用を妨げないようにするために、どういった点に留意していくべきなのかなどの観点から、現時点におけるご感触を頂ければと思っています。もちろん今申し上げたような観点とは別の観点、例えば先ほど来、出ている、ここで言う電子化というものはどういったものであるといったところでも構わないと思っていますが、現時点におけるご感触なりを伺えればと思って、このような論点設定をさせていただきました。

(A) フリーディスカッション的な感じですが、どの点でも、現段階の感触で結構ですので頂ければと思います。難しそうな問題ですが、どの点でもご意見いただければと思います。

(E) このように大上段に振りかぶって問題を設定されると、正直確たる解は一方で持っておりません。ですが他方でせっかくなのでもう一度強調したいことは、先ほど●がさりげなくおっしゃったこと、すなわち実務にあるかぎかっこ付き電子船荷証券なるものを、実務は船荷証券だと思っているということです。難しい議論はあえて抜きにして、今国際PIグループが六つか七つ承認している、それが電子船荷証券なのだという、それはもう理屈の世界ではなくてそういうものだと思っているというご認識は持っていたらしくて、最終的に出来上がった立法が恐らくそれら既に実務にあるもの、あるいはこれから作られよとするものに影響があるものだという前提になっていると思います。その上でこれは第1回

の繰り返しですが、過剰な規制によって、あるいは必ずしも合理的でない選別が加わることによって、これは電子船荷証券、これは電子船荷証券ではないと選別をする形になると いうのは望ましくないであろうと思います。

逆に多分、実務の人間が言えるのは、それ以上でもそれ以下でもないのかなという気がします。その上で立法の在り方として、先ほど来議論がありました、そもそも電子船荷証券をいかなるものと位置付けるかという理論は、後からむしろ理論的に考えていただくという話なのではないかという気はします。身も蓋もない話で誠に恐縮ですが、大事な点かと思ってあえて言わせていただきました。

(F) 電子的船荷証券を考える上で、講学的講学的なところから入るとどうしても非常に議論が抽象化して難しい話になるかと思います。船荷証券の具体的な機能といいますか、実務的なもので何がとても重要視されているかという点を考えると、一つは船荷証券を持っている人、電子的船荷証券で言うと、いわゆる電子的船荷証券をコントロールしている人、保持人にしか貨物が渡されないという機能です。これは対船会社との兼ね合いにおける債権的関係です。もう一つは、物権的なところを申し上げると、間にある銀行が、代金が払われるまで、あるいは確たる信用を確保するまで保持している間に誰かに渡されてしまったようなときに、銀行の権利がどのように保持されるのか、どのように保護されるのか。もう一つは、保証渡しがあったときに、船荷証券の転々譲渡を受けた第三者の権利がどのように保護されるのか。大きく分けるとこの3者が一番重要なポイントだと思っていて、その他にどの程度の物権的効力を与えていくかというの議論の余地があるかと思うのですが、今の3点のところが乗り越えられればかなり電子的船荷証券の意味があるのでないかと、私個人は思っています。

他にこの点もということがありましたらまたお教え願えればと思うのですが、そういう形のアプローチも、これを現実化する意味では、割合意味のあるアプローチではないかと思います。まさに●が狙っているもの、あるいは経済界が狙っているもの、これを具現化していくというのが法制度としては作りやすいかと思います。船荷証券にこだわると、なかなか全ての機能を電子的船荷証券に与えるのは難しいですが、まず必要な機能から考えていくということもアプローチかと思いました。

(K) 三つと言っていただいて、一つ気になったのは先ほどから出ている保証渡しのケースです。「物権的なところ」の問題として今、説明がありましたが、銀行は、B/Lを持っている限りは運送人に対して、たとえ運送人が品物を持っていなくても運送人に対する損害賠償請求はできるわけです。本来、銀行は荷物にはあまり関心がないと思うので、先ほどから伺っていて、荷主からの二重譲渡の場合は分かるのですが、仮渡しとの場合は物権的効力の問題とは局面が違うかなと思っていました。また、保証渡しを受けた側とのどちらが所有者かということも、船荷証券の問題としても、先ほど●がおっしゃっていたように、さまざまな他のところの問題がある。取りあえず実務ということでお伺いしたいのは、2番目の点については、私はそう考えるのですが、そういう理解でよろしいのでしょうか。

(F) まさにその点なのですが、銀行が果たしてその権利を取得できるのか、船荷証券

なら請求できるのですが、いわゆる電子的船荷証券にそういう機能を与えることが必要ではないかということを申し上げているわけで、まさに銀行が船会社に対して請求権を持つというようなものにする。それがこの電子的船荷証券の一つのアイデアではないかということです。

(K) 債権的な話ですね。

(F) 船荷証券は単なる運送契約ですから、渡されてしまえば銀行は何ら権利を持っていない。例えば Sea Waybill を持っていても銀行は何ら実は担保を持っていないのと同じで、それでは意味がないでしょうというのが、多分、●のおっしゃる電子的船荷証券が使われる大きな一つの意味だと思います。銀行を保護する。一方、銀行からすると保護されてもらわないと困る。電子船荷証券に損害賠償請求権という機能を失わせしめるようなことであれば、それは船荷証券と違うわけですから容認できないということになろうと思うので、まさに L/C という観点から言うと、いかに銀行が保護されているか、そこに機能を与えることがこの電子的船荷証券の一つの機能だと思っています。

(K) 要するに物権的効力の問題というよりは、船荷証券は指図証券として移転するわけで、証券所持人が船荷証券上の権利を取得するのは間違いないのですが、電子式の船荷証券が船荷証券もどきだと、そのレベルから心配だと、そういうご指摘と理解してよろしいでしょうか。

(F) 左様でございます。物権的効力とは少し違うのですが、船荷証券の効力、意味から派生すると、大きなポイントはそこにあると思うのです。物権的処分権のところは先ほど来議論していますが、どんなに意味があるのか、実際どれだけの紛争があるのかは、私どもも認識ができていないのですが、むしろ大きなポイントを押さえていく。つまり、今ある債権的効力も含めて船荷証券の効力として、どれを優先して認めていかなければいけないか。そして、それが国際的に認められるものかどうかというところをピックアップしていくというのが、一つ法制化するところでは意味のある議論かと思って提起させていただいたところです。

(E) 私は今の議論で若干、得心がいかないところが正直ありますて、本来の論点から外れるかもしれませんがあえて申し上げると、仮渡しの局面は物権的請求権の問題でもないし、電子船荷証券だからうんぬんという問題でもないのだと思います。運送人の立場からすると船荷証券が発行されている以上は、少なくとも原則としては船荷証券所持人に引き渡す義務を負うわけです。仮渡しはまずその違反で損害賠償債務を負う。それ以上でもそれ以下でもない。

電子船荷証券が導入されたとすれば、現実にそうであるように、銀行も電子式船荷証券の中の所持人になるはずなのです。かぎかっこ付きの今の電子式船荷証券のシステムで銀行が所持人であるにもかかわらず、運送人が仮渡し、保証渡し的なものをしてしまった。それはまさに会員規約違反と言ってもいいのでしょうか。いずれにしろそれは債権的なもの

であって、そこに突然、会員外への効力をどうやって考えるか。それは法律によるしかないという議論を持ってくる必要はないのだと思っています。それが1点です。

2点目は、私は実は今日、国際私法の●の発表を勉強しているときからずっと、基本にさかのぼって思っているのですが、実は日本法の、しかも実質法のレベルで実務界の感覚からすると、物権的効力の問題と債権的効力の問題の境目がどこにあるかということがはつきりしていないと思っています。運送人の立場からすると、先ほど申し上げた船荷証券が出ていれば、船荷証券の所持人に対して渡す義務がある。本来はそれ以上でもそれ以下でもない。ただ、本当は物権との関係で言うと、実は船荷証券は出ているからその所持人に渡す義務があるのだけれど、他方で物権を所有する人がいて、証券の所持人ではないけれども取引関係から、「実は私が所有者なのです」と言ってきた場合。先ほどの例から言うと、「証券は渡してしまったけれど、その後売買契約を解除した。従って所有権は私に保持されている。従って私は所持人ではないけれど私に渡せ、私の指示に従え」と、元所有者が言ってきた場合、現所有者と、どちらを優先するかという点について、実は深くは論じられていないということが一番気になっています。

もとよりこの点は全く議論がないわけではなくて、たまに問題になっていることがあります。私の理解する限りは、戦前に、証券が出ている場合は物権の権利者であっても証券の所持なしに請求できないという判例があります。その判例はさりげなく確かCOGSAのコンメンタールにも書いてあります。一応、そういう整理をされているのだけれども、本当の意味で掘り下げて議論されているのか、現代でも妥当するのかというのがはつきりしない面があるというのが、実は根っこにあると思っています。

ちなみに確か私の記憶に間違いがなければ、米国法などは若干違う立法がされていて、物権が立証されれば船荷証券に基づく義務よりも、物権に基づく義務の方が優先するという法制もあったりします。そうすると仮に実は今はかつての判例と違ってその考えが妥当するのであれば、物権的効力の問題と債権的効力の問題は正面から衝突するという問題ではないかという意識を持っています。そういう問題意識から直に出てくるわけではないですが、船荷証券の発行者という債務者としての地位に基づく義務と、それとは別に物権に基づく権利の主張が矛盾する場合、もしくは別個に成立する場合をどう処理するかということが一番の問題で、そのときにこそ確かに法律で規定する局面があるのでないかと思っています。

ただ、そうは言いながらも一応、誤解がないように申し上げると、今申し上げたことはごく抽象的に頭の中で考えているだけで、実務上、頻繁に起き得るというわけではないので、ご承知のとおり、運送人の側から、そういう問題があるから積極的に立法してくれという要望をしているわけではありません。あくまでも受け身です。それを申し上げた上で、理論的には先ほど申し上げたような、●の例のような、場合によっては有意な例があるということだけは考えていて、そのときに仮渡しなど、本来、債権的効力の問題で処理される部分を持ち出すと、話がややこしくなるのではないかと思っています。

(A) 制度論あり方について、この場で決着が付くわけではありませんし、将来的に考えなければならないことですので、ここで全てを議論し尽くす必要はないと思うのですが、具体的にどんな問題を考えたいかということについて今後、共通の認識を増やしていくこ

とが大切なのでしょう。「制度」について議論するときに、電子船荷証券に対して法律で何を与えるのかという話と、電子船荷証券が最終的に果たすべき機能——●はそういうものとして前提にいろいろお話しされたと思うのですが——とは、別にあるということも確かでしよう。

立法の仕方も個別に、一つ一つ機能を立法していくというものと、もっとざっくりと紙の船荷証券と同じ効果がありますとだけ書くような立法——UNCITRAL モデル法に依拠する諸外国の立法はおそらくそういうタイプのものもあると思うのですが——もあり得て、そんなものでも問題を解決できることになるのかというあたりも、今後詰めなければいけません。立法の仕方もいろいろなものがあり得るので、どんなものが一番要望に応える解になるかということを検討する必要がありそうです。

(L) 急にプリミティブな質問ですが、今回の問題設定の第 4 の 2 個目の丸のところの「いわゆる電子的船荷証券」、例えば BOLERO みたいなものだと思っているのですが、こういうものに法的な裏付けを与えるという意味がよく分かりません。今でも当然、契約法に基づいて行っているわけですから、法的な裏付けはあるといえばあるわけですよね。ですので、この場合「法的な裏付けを与える」と言っておられるのが、例えば BOLERO 的な契約ベースでできているものに、第三者効を与えるというような議論を考えておられるのか。でも、それはそもそも可能なのかという問題もあります。

もう一つは「主眼を置く」という書き方をされていて、この書き方だと「いわゆる電子的船荷証券」のようなものと、先ほど●がおっしゃったような、紙の船荷証券の電子化、こちらは UNCITRAL 的なものだと思うのですが、ああいうものと両方やるということを想定されているのでしょうか。「主眼」という書き方だと、両方ともやって、どちらがメインかというような話にも見えてくるのですが。その 2 点について、このあたりの問題設定について教えていただければと思います。

(D) こちらの方はざっくばらんに言ってしまうとそこまで深いことを考えてというところではなくて、いわゆる BOLERO のようなものに法的な裏付けというのは、おっしゃったような物権的効力を与えるということがあり得るのかというところを問題提起しています。また、どういったものに主眼を置くのかといったところについては、第 1 回のご議論を踏まえて、いわゆる BOLERO のようなものを取り込むというところがメインなのか、それとは全く別次元のものが日本法によって手当てされることによって流通していくというようなことをイメージするのかといったような意味合いでご提案したもので、そういう意味では書き方として不十分だったところがあるかもしれないと思っています。

(A) むしろ問題意識は、完全に今後出てくる新しいものを電子船荷証券として整理し、従来 BOLERO はそんな位置付けで現在流通しているわけではないのだから、それは一切タッチしないというような扱いにするのか、それとも既存のものも含めて今後は日本法上、「いわゆる」が取れた、法律上の電子船荷証券として適用されるような立法を想定するかという、そういう問題提起ですね。

(D) はい。

(L) そうですね。

(A) それはどちらかというと後者を想定しているということですね。

(D) はい。

(A) 分かりました。この点も今から議論をすると何時間でもできそうなのですが、今後、制度設計は細かく皆さんで考えていただくということになりますので、現段階での問題意識はある程度伺えたということで、一応今日のところはこのあたりにさせていただければと思います。

(G) 今までの制度設計について、参考になるかもしれないと思ったことがあるので一つだけ発言させてください。ちょうど前回から今回の2回目の間に二つ重要な国際的な会議が行われています。一つは4月末にG7のデジタル大臣会合が行われています。ご存じの方もいらっしゃるかもしれません、この中でコミュニケーションが発表されていて六つのポイントがあるのですが、そのうちの一つが電子的移転可能記録に関するG7のフレームワークということで、まさに電子船荷証券を念頭に置いた共同声明が出ているのです。この中ではG7の7カ国はUNCITRALの取り組みを支援して、電子的移転可能記録に関するUNCITRALモデル法と互換性のある法的枠組みの採用を促進するということを共同声明で言っていて、また、法改正促進に関する国際的な取り組みを支援するとともにうんぬんというようなものがあります。

これはどうも聞いているところですと、主に提唱したのはイギリスだというようなことですので、もちろんイギリス以外の国も同意した以上は似たような意見は持っているのだと思いますが、そういった国際動向があるということを考えると、G7の各国がどのようなことをやっていくのかというのは、制度設計においては参考になるのではないかということです。

もう一つは、5月の中ごろにB7という会議があったのです。これはG7の7カ国の経済団体、日本で言えば経團連になるのですが、この7カ国の経済団体が集まって、まさにG7に対する諮問機関としていろいろな提言を行うという会議です。ここではもっと踏み込んだ内容の話があって、UNCITRALのモデルロー前提に、G7の各国はタイムテーブルを作り、いつまでに立法するというところでそろえてコミットしてほしいというところまで、B7では提言がなされています。具体的に、MLETRのものとして、B/L、手形、倉庫証券の3点について電子化に関する法制を、時間を決めてきちんとやってほしいという提言が出ています。

(A) ありがとうございました。それでは第4の点は以上として、次回第3回の研究会の進行について●からご説明いただければと思います。

(D) 最後に、研究会資料 2 の第 5 の「第 3 回研究会の進行について」のご説明をさせていただきます。次回は、本日確認させていただいた方向性に基づいて実情調査がどの程度進んでいるのかという点について、経過報告をさせていただくことになろうかと思ってています。

次に、前回少し頭出しをしたところですが、今回の立法化に向けた動きが、船荷証券に関する国際条約に抵触するかどうかという点です。こちらの論点を正面から取り上げたいと思っています。

それから、本日確認させていただいた方向性に基づく外国法の調査についても、その時点のものを発表できればと思っています。具体的には UNCITRAL の MLETR とそれに基づいて立法したシンガポール、それから韓国などについての何らかの発表ができればと考えているところで、こちらにつきましてはご協力いただく先生方には個別にお願いをしています。なお、準備状況によっては発表すべき内容の順番が前後することがあるかもしれません、いずれにしても順次報告をしていきたいと思っています。

最後に、まだ基礎的な調査をしている段階ではありますが、具体的な制度設計についてのさらなる検討ができるかと思っているところです。3 回目の進行について考えているところは以上です。

(A) それでは、商事法の電子化に関する研究会の第 2 回会議を以上で閉会させていただきます。長時間、貴重な、熱心なご審議を頂きありがとうございました。それでは以上で終了します。