

第1回 商事法の電子化に関する研究会

日時：令和3年4月14日（水）18:00～20:45

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、本日の実質的な議題について議論を始めたいと思います。研究会資料1と別紙について、●から説明をお願いします。

(B) 研究会資料1についてご説明いたします。

まず第1の「主な検討事項」ですが、船荷証券の電子化について検討すべき事項の一応の整理を記載したものです。幾つか論点を提示していますが、これ以外にも検討すべき事項がありましたらご指摘いただければと考えています。順次、資料に沿ってご説明をさせていただきます。

まず、船荷証券の現状の確認ですが、三つの観点から整理しています。一つ目は船荷証券が発行される国際海上運送フローの整理です。別紙1のように整理をしていますが、基本的な文献を基に一応の整理を試みたもので、実際の実務と異なっている部分がある可能性もあります。関係者として拾い切れていないところもあるかもしれませんし、それぞれの役割にも不正確なところがあるかもしれません。ここでは、輸出者BがC銀行を支払人とする荷為替手形を発行し、それがD銀行に割引かれ、D銀行からC銀行に対して支払提示されることを想定していますが、この為替手形の内容について詳細が十分に詰め切れていないところがあると思っています。また、C銀行による信用状や、A輸入者による保証状が発行されることも想定していますが、その内容等が正確であるかについてもご確認いただければと思っています。さらにこのフロー図ではB輸出者とF運送人が直接、運送契約を締結することを想定していますが、実際にはフォワーダーが間に入ることも多いかと思われます。その場合には運送書類の流れなどが少し違った形になるかもしれないと思っています。これらにつきまして、実務に携わっておられる観点からさまざまなご指摘を頂ければと思っています。

また、各関係者が船荷証券をどのように利用しているかについても、別紙1の下段において一応の整理を記載していますが、ここにつきましても不十分な点があるかもしれませんので、ご指摘を頂ければと思っています。特に保険会社における船荷証券の意義などについては、われわれの方からも見えにくかったところがありますので、何かコメントがあればお願ひいたします。その他にも船荷証券に記載される情報がどのように集められて、どのように船荷証券が発行されるか、あるいはさらに他に想定される場面、例えば運送品が転売されるような場面があるのかなどについて、幅広い観点でご指摘を賜ればと思っています。

これらの点については文献のみでは分かりにくいところがありまして、実務上の観点から幅広いご指摘を頂ければと思っています。船荷証券を電子化する場合に、どこまでどのような影響が及ぶのかを的確に把握した上で、具体的な制度を検討していく必要があると考えていますので、そのために必要な、基本的な現状分析かと思っています。今回、別紙

1をさらにブラッシュアップして基礎的な分析を確定していければと思っています。

続きまして二つ目の丸ですが、船荷証券の利用状況です。ここに平成22年の調査を記載していますが、若干、古いデータですので最新のものを調べておくことも有意義かと思っています。

この平成22年の調査方法は、その詳細に不明なところが多く、今回全く同じような形で調査することは難しいと思われます。そのことを前提にこれから何らかの調査をするとしたら、どのような観点からの調査が有益であるかについてのご意見を頂ければと思っています。調査には一定の時間がかかりますので、初回で問題提起をさせていただきました。具体的には海運業者にアンケートするとか、フォワーダーの方にアンケートするとか、さまざまな方法が考えられますので、ここで調査する意味も含めてご指摘を頂ければと思っています。

3点目は、国際条約の存在です。船荷証券に関する国際条約には、ここに記載した三つのものがありますが、わが国ではご承知のとおりハーグ・ウィスビー・ルールに基づいて国内法化がされています。今回ご検討いただきたいのは、条約との関係で船荷証券そのものを電子化することが許されるのかという点です。(参考)に記載していますとおり、電子記録債権法が制定される際には、手形についてはジュネーブ統一手形条約の関係で手形そのものを電子化することは困難であるという整理の下で、新たな電子記録債権が創設された経緯があります。これと同じに考えなければならないのか、そうではないのかといったところが、船荷証券の電子化を検討するに当たって、まずもって重要な論点になるかと思われましたので、ご知見を頂ければと考えています。

さらに、先ほどのフロー図のところで少し出てきましたが、為替手形の発行が必ずセットになっているならば、為替手形の電子化が困難とされていることとの関係で、このあたりをどのように考えるのかについても、併せてご見解を頂けると大変ありがたいと考えています。

次は準拠法の問題です。

(A) ここでいいたん切ってご意見を伺ってから進みましょう。準拠法はまた随分性格の違った問題ですので。

今までの前提問題的なところ、船荷証券の現状の確認、そして最後はややリーガルな論点ですが、どの点でもご意見・ご質問を頂ければと思います。特に疑問点や要望的なものがいろいろ個別に書かれていますが、これについてでもいいですし、あるいはこれと違った点でも結構ですので、どの点からでも頂ければと思います。

(C) 最初の船荷証券の現状の確認のところです。海上運送における船荷証券の電子化についての議論と了解していますが、先般の商法改正で、商法769条で複合運送証券についても規定されていますので、これも同様に扱われるという理解でよろしいでしょうか。

(A) 私はそう思っていますが、●はどうでしょうか。

(B) 基本的にそのように考えていますが、複合証券といった場合に、船荷証券と複合

されるものにどのようなものがあるのか、それが紙媒体でなければいけないという法律上の縛りがあれば、それも対象に検討していくことになると思います。この現状確認のところで、その点についても具体的に教えを頂けるとありがたいと思っています。

(A) 現状は1通で複合運送全部をカバーするものを出すということで、そうするとそれが一括して電子化されることになるがどうかということではないのでしょうか。

(C) 商法578条は複合運送に関して、海上運送、陸上運送、航空運送の複合運送を想定しています。

商法769条では請求があった場合には複合運送証券を1通または数通を交付しなければならないとありますので、やはりここも電子化をするならば検討しなければいけないと思っています。

(D) 国際フレイトフォワーダーズ協会の関係から言いますと、私どもが発行している船荷証券は基本的に複合運送船荷証券になっていまして、陸上運送・海上運送及び陸上運送の複合運送を基本としたものとなっていますので、私どもの考えとしては当然複合運送も含まれると考えています。また、別紙6にあるロッテルダム・ルールズはそもそも複合運送を基本として、一部に海上運送を含む運送自体を条約として認めています。ロッテルダム・ルールズで発行される船荷証券はそもそも複合船荷証券を想定されているものと思いますので、私どもは当然複合運送が含まれると考えていました。

(A) 差し当たりは海上船荷証券で議論してもいいですが、当然に議論の射程は広がり得るということは意識されながら議論していただければと思います。その他どの点でもご意見やご質問はございますか。

(E) 大きな丸が三つあって、それぞれについて私の立場で申し上げるべきことはそれなりにあると思っていますが、それ以前の問題として私が違和感を持っているのは、1に「船荷証券の現状の確認」とあり、2ページの3の冒頭に「サービス提供事業者による規約に基づく船荷証券記載情報の電子的取扱い」とあって、これらを全く別のものとして取り扱っていることです。経団連の要望等でも、現に使われているものは規約ベースのものであって、本来的な意味の電子的船荷証券ではないとあります。その理論的な位置付けはよく分かるのですが、実務家の感覚としては電子的船荷証券は現にもう使われているわけです。規約ベースであれ何であれ。実態認識から始めるというときに、紙の船荷証券の現状と、規約ベースとはいえ現に実務が電子B/Lと見なしているものの利用状況は、並列的に検討すべきものだらうと思っています。電子的船荷証券の方を、国際的動向、日本と関係ない他国の動向ということではなくて、現に日本でもそういうものは使われているですから、紙の状況と同時に、現に使われているかぎかっこ付きの電子B/Lの利用状況も、同じ次元で把握していただきたいというのが、大きな問題です。

これは単に資料の順番だけの問題ではなくて、この際ですのでストレートに申し上げますと、実態認識とも関係しています。電子B/Lは既に使われていると申しましたが、その

ときに実務的なリクワイアメントとしては、結局は P&I 保険と結び付いていて、インターナショナル P&I グループが承認している電子 B/L でないと、実務上は使えません。それが最近まで六つといわれていて、最近になって七つの電子的プラットフォーム、残念ながら日本発のものはなく全部外国産なのですが、そのプラットフォームを実務として使っている。正直、実務の感覚としては今回の法律で、なまじ変な電子 B/L の定義がされることによって、現に七つあるものを不用意な形でえり分けて効果に差を与える、あるいはいわんや、もし日本発のものだけが電子 B/L と認められるとなれば、国際摩擦にもなりかねない話です。その意味で電子 B/L の定義をどうするかは、相当慎重に考える必要があると思っています。

元に戻って言うと、現状認識をされるときに、かぎかっこ付きの電子 B/L の現状認識は、諸外国の立法のような参考にすべきものではなくて、かなり本質的に重要な問題だろうと思っています。それが大きな点です。

一個一個の丸三つについては、それぞれ順を追って指摘をする点はありますし、恐らくまさにざっくばらんにというふうに申し上げれば、関係者の多くの方、皆さんに思いはあるのではないかと思っていますので、一個一個議論してもいいかと思います。

(A) ご趣旨は非常によく分かりました。資料の書き方というより、むしろ今後の議論の在り方についての一つの提言というか、当然の認識とすべきことなのかもしれません、現に存在しているものを全面否定するような形で、勝手にこちらで法律論をするということがないように留意してほしいというご指摘だと思います。

(E) そうです。

(A) そういう問題意識は共有していきたいと思います。資料レベルの話でいうと 3 の最初の丸は、むしろ船荷証券の現状の確認の 4 番目ぐらいにあった方が、落ち着きとしてはいいということなのかもしれません、今日は取りあえずこの順として、今のご意見はよく心に留めておくという形にさせていただければと思います。それで進んでよろしいですか。

(E) 申し上げるべきことは申し上げましたし、十分ご理解いただけているということもよく分かりました。

(A) ●委員から、船荷証券の利用状況について補足していただけるという趣旨だと伺いましたが、お願ひします。

(D) 利用状況について、既にこの資料を頂いた後に、フレイトフォワーダーズ協会として現状を把握するようにして、フレイトフォワーダーズ協会の中ではどの程度、船荷証券、海上運送状、サレンダー B/L が使われているかについて調査を始めています。これについては協会の中という狭い中ですが、一応の結論を出せるかと思っています。

(A) どうもありがとうございました。これも●委員の話に乗っかるような話になるのかもしれません、紙の船荷証券の利用状況の調査をアップデートするのはもちろん必要なことですが、たとえ船荷証券の割合が多少減っていたとしても、だからこのプロジェクトをやめることには恐らくならないと思いますので、併せて調べることとして、例えばサービス提供業者の規約による、かっこ付きの「電子船荷証券」の利用の実態として、例えはどういうものが一番使われているか、それはなぜなのか、そんなことがもし分かるようでしたら併せて情報提供していただくと、一層今後の議論のためにはいいのではないかと思います。もし分かるようでしたら、どなたかにお願いできればいいのですが。

(D) フレイトフォワーダーズ協会ではそれ自体はちょっと分かりにくいかと思います。むしろ●委員の方がご存じだと思います。先ほど例として挙げられた、P&I のインターナショナルグループで認められた七つ目のトレードレンズというプラットフォームは、マースクラインと IBM がつくったもので、これに MSC と CMA CGM と、それから最近オーシャンネットワークも加わるという話ですので、ここは最も使われていくのではないかと思います。一方、これはインターナショナルグループで認められていないのですが、中国の COSCO が使っているシステムが存在して、COSCO を中心として、中国系運送人なども入っているシステムがあります。その二つが多分、多く使われているのではないかと思うのですが、その辺は●委員の方が調査しやすいのではないかと思われますが、私どもの方も分かる限りで調べてみます。

(A) ぜひ、JIFFA や船協、●と協力して有益な情報をお願いします。

(E) 実はそういう話になるだろうと想定して、若干、下調べ的に非公式に聞いたりはしているのですが、結構やっかいな話だと思っています。調査を発行者である船会社側にするのは果たして適切かどうかという問題があります。かぎかっこ付きの電子船荷証券の利用の状況からすると、多くはコンテナの定期船で、日本のコンテナの定期船社は日本法人ではないのです。

他方で、コンテナ船以外の不定期船でも日本の船会社で出すことはあるわけで、それもある船会社に聞いたところ、年間数件程度、二つほどのかぎかっこ付き電子 B/L を使っている。コンテナ船と不定期船では違って、コンテナ船の場合は大量の貨物を扱うので電子化は船会社自身にもインセンティブがあり、船会社としても電子 B/L パッケージみたいなものを準備して、使いませんかという提案をしたりするようですが、それ以外の場合は基本的に荷主次第だということです。荷主の要望に対して船会社側が対応して、受け身で使うのです。20 年前にかぎかっこ付き電子 B/L が始まったときにもそういう話はあって、その状況はどうも基本的には変わっていないようです。プラットフォームは増えたけれども、紙の B/L だと困る、紙の Waybill でも困る、電子 B/L を使いたいというのは、むしろ荷主なのです。そういう意味で、日本の船社のインタビューのイメージが私の頭の中にはあって、船協ベースで正式にもう一回アンケートをすれば返ってくるのでしょうかけれども、今申し上げたところからあまり大きな話にならないと思います。

一方で、船会社ベースでやるならば、日本にも当然外国の船会社がたくさんありますの

で、それも含めて日本における状況という意味では、日本で外国の船会社がどの程度発行しているかも含めて、本当は調べなくてはいけない。そこは船主協会でも手に負えないし、外国の船会社に対して業界団体的にどういう形で実態調査をするのかもよく分からぬ面があります。

最後に全く次元の違う問題として、先ほどの不定期船における私が聞いた話が正しいのであれば、やはり荷主の意向は大きくあります。今回の要望が、船協からではなくて経団連から出ているというのは一つの意味があると思っていまして、荷主側の状況みたいな形で聞くこともできるのかと思っています。

くどくど申し上げましたが、今、口頭でざっくりお話しした私が非公式に聞いたことを、船協にもう一回きちんと話を通して取りまとめを出してくれと言わればそれは出しますが、どの程度お役に立つか分かりません。他方でご検討いただきたいことは、船社系でやるならば、日本で外国船社がどうしているかという調査の在り方を少し考える必要があるということと、荷主側から見た利用条件の調査も必要だということです。この二つは正直、私はノーアイデアです。

(A) いろいろ限界があることがよく分かりました。その点も含めて●と船協、JIFFA、その他関係する団体で、どういうことができそうかも含めて、ご検討いただければと思います。

(E) もちろん協力すること自体はやぶさかではないので、今日のこの席上でどうこうというのではなくて、今後、会合の間にどんどん話をして考えていきたいとは思いますが、はい、分かりましたという話ではないというだけです。

(A) 統計資料とまではいかなくとも、感触を聞けるだけでも随分違うと思います。

(F) 今の●委員の話は、まさにそのとおりだと思っています。トレードワルツの前身である貿易コンソーシアムは、まさに荷主と船会社と銀行と保険会社、それぞれ大手の会社がみんな集まっていろいろな意見交換をしました。このときに電子B/Lをどうしてもやりたい、そのための法律整備が必要だということを強く言っていたのは荷主なのです。船会社は大手の3社とONEジャパンもいましたが、まさに●委員の話のとおりで、荷主からの要望があればやるというスタンスでした。もう一つ、銀行もやはり電子化をしたいと。

背景としては、間違いなく荷主はみんな、そもそも貿易実務を電子化したいのですが、やはり有価証券であるB/Lは残ってしまう。それは物権的効力があるのかどうかというところで、いろいろな事故が起きたとき、例えば取引の相手先が倒産したりして問題が出てきたときに、本当にB/Lとして物権的効力を主張できるのかというところがネックになるということなのです。

実は私もこの会合が始まるということで、多くの荷主にいろいろヒアリングしたり、船会社の法務部の方にもヒアリングしたりしたのですが、ニーズとしては明らかに荷主、および次は銀行という感じだと思います。

(A) 荷主の場合は、それをまとめる団体がうまく把握できないことが最大のネックですが、何らかの形で荷主側の要望が分かるような、多少なりとも感触だけでも分かるようなことを何とか試みていただければと思います。

(G) 今のお話に関係するところで、私は全くの素人なものですから大変関心があって、利用状況に関して調査していただきたいのは、あえて紙を使っている人たちがなぜ紙を使っているのかということです。つまり、例えばサレンダーB/Lについて言うと、資料1の説明にあるとおり、本来電子化できていればこんなことをする必要はないはずだという気もするのです。もしかするとあえてサレンダーB/Lを使った方がいいというニーズがあるのかもしれないのですが、紙を使っている方がなぜ紙でなければいけないのか、あるいは本当は電子化したいのだけれどもそれができない事情があるのかということについても、どこに聞けばいいのか分からぬのですが、調査できれば有益かと思いました。

(A) どなたか分かるようでしたら、そのあたりもお教えいただければと思います。

(D) 紙をどうして使うかというと、やはりL/C取引の場合、紙で動いて、紙がない限り貨物が引き渡されないとすることが最大の理由です。銀行が持っている間は荷主に引き渡されないとこれが大きなネックとなっていて、そのため紙という極めてアナログ的なものが必要になってくるわけです。電子化がなかなかできないのは、まさにブロックチェーン技術の発達が遅れていて、だんだん追い付いてきたのですが、これが安全かどうかの問題が最終的に解決できない限り、銀行も受荷主もリスクが高いのでなかなか踏み切れない。最終的に、ハッキングされて誰かが持っていたときに、誰が責任を負うのか。船会社が責任を負うのか、荷主が損をするのか、保険で持てるのか、そんなところのシステムが全部まとまつていかない限り、なかなか電子化に踏み切れないのではないかと思うのです。それが紙をいまだに使っている一つの理由であろうかと思います。つまり安全性です。

サレンダーB/Lのことを申し上げますと、JIFFAは、サレンダーB/Lは荷主の要望で出していて、基本的には出したくないと思っています。紙でなければ裏面約款の有効性がうまく機能しない場合もありますので、サレンダーB/L自体はあまり出したくないと思っているのですが、ことに中国の荷主からの要求が強くて、普通は海上運送状(Sea Waybill)で事足りるところを、なぜか船荷証券を要求されるという実態があります。これはまさにどこかでなくなっていくものではないか、あるいはなくすべきものではないかと思っています。一方で、海上運送状はかなり簡単に電子化できるのではないかと思っています。

(G) 今の点について、大変勉強になりました。おっしゃるとおりかと思います。サレンダーB/Lなどの慣行のニーズの背後にある問題は、いわゆる船荷証券の危機などというものをどこかで読みましたが、電子化すればいろいろと問題が解決するところはあるだろうと思います。

もう1点、先ほど言いそびれたのですが、電子化したいというニーズがありながら、しかしあつこ付きの電子B/Lを使っていない人もいるのではないかという気がします。サレ

ンダーB/Lなどはまさにそうで、これならかっこ付きの電子B/Lを使えばそれでもいいような気もします。そうだとすると、あえてかっこ付きの電子B/Lを使っていない人たちはなぜ使っていないのか。その辺も今回、船荷証券の電子化を検討する上では重要な要素かと思っています。

(F) なぜ紙を使うかについて、●委員の発言に付け足しをさせていただきます。今、コロナのこういう状況で、船会社はできるだけ海上運送状に代えてほしいと、しきりに荷主宛に言っていて、恐らくB/Lの比率は下がってきています。しかし、なおB/Lは消えることはありません。それはなぜかというと、一番分かりやすいのは、原油などは例えば1取引が何十億円とか何百億円となり、さらにたくさん転売をされていくような場合には、どうしても物権的効力が重要になってきます。例えば商社や石油会社が輸入をするときに、電子B/Lが本当に第三者に対抗できるのかは重要なポイントになってきます。

紙であるということが、少なくとも日本の商法上もB/Lの定義はそうなっていますし、ハーグ・ヴィスピー・ルールなどもそうなっていますので、紙であることによってきちんと法律上の所有権も主張できるというところが残っています。石油は極端な例かもしれません、やはり商社の話を聞いていますと、これで本当に大丈夫か、何か事故があったときにきちんと貨物が確保できるのかというところは、相当皆さん気を遣われているのは事実です。今のかぎかっこ付きの電子B/Lではそこが足りないので、紙を使うというところはあるかと思います。

(A) 隨分議論を頂きましたが、大体よろしいでしょうか。資料の最後の法的な論点は、この場で結論を出さなければいけないわけではないのですが、もし何かあればお願ひします。日本は船荷証券条約に加盟していますが、例えば日本の商法で、電子船荷証券を船荷証券であると定義してしまうことは問題がないかということです。船荷証券条約上の船荷証券の概念は紙を前提にしていると思われる所以、それと違う船荷証券の定義を商法、あるいは国際海上物品運送法に設けてしまつて問題は起きないかという問題意識です。今、結論を出すこともないのですが、もしご意見があればお願ひします。

(E) ●がおっしゃった点はポイントだと思います。丸三つのうち、一つ目は●が作ってくれたフロー図にちやちゃを入れようと思ったら入るのかもしれないけれど、それをやってもあり意味がないし、2番目の方も先ほどまとめてくださったとおり、もう少し調べられる範囲で出せるものは出してということだと思うのですが、3番目の問題だけはまさに法律上の問題なので、できるだけ早めに共通理解に達する必要があると思っています。

その上で私の意見をあえて申し上げるならば、元々条約は船荷証券を電子化することというよりは、船荷証券に表象されるところの運送契約の内容について、その中でも特に運送人の責任について規制をしていく。それ以上でもそれ以下でもない。船荷証券に表象される運送契約についての統一的な規制を図る条約でしかない。

他方でそれに基づいて、われわれが持っている日本法は運送契約がある限りは船荷証券の発行義務を課しているのだけれど、荷主が要求しなければ出さなくていい。従って海上運送状についても、かぎかっこ付きの電子B/Lについても、紙の本来の意味での船荷証券

の発行を荷主側が要求しないから発行しないだけで、その代わりの証券ないしかぎかっこ付きの電子的な記録を発行している。それはそれだけの話です。

そうすると、電子船荷証券を日本法で何らかの形で認知し、規制を与えるということと、ハーグ・ヴィスピー・ルールの問題とは、全然関係しないという整理でよろしいのではないかと思うのですが、そこが思い込みではないか、やはり本当に問題があるのではないかというところは、念のために研究者に確認を、できれば早めに頂きたいと思っています。

(A) この辺は研究者の方でも、きちんと調べるべき課題だと思いますが、私も差し当たりの感触は●委員と全く同じです。船荷証券条約 1 条 (b) は運送契約の定義ですが、この条約上の運送契約は船荷証券でカバーされているものに限るとしています。「船荷証券」と言ったのは、正確に言うと bill of lading or any similar document of title なのですが、それでカバーされているものだけを運送契約として契約対象を限定し、かつ最後の適用範囲のところでは、この条約は船荷証券に適用されると書いてあります。だから紙の船荷証券を出せば、そこに表章された運送契約に対して条約は適用され、それと矛盾するような法制を国内で持つていれば条約違反になるのだけれど、紙の船荷証券が出ない限り条約は適用されないので、電子的なものを「船荷証券」と呼んで、それについていかなる法制を作ろうが、そのこと自体が条約と抵触することはないという整理かと思っていました。このあたりを研究者の方できちんと至急詰めるということを課題として頂いたと理解します。皆さん、よろしくご協力お願いします。

一つ目の話はこのあたりでよろしいでしょうか。今、決めなくてはいけないことは差し当たりはありませんので、続けて 2 の準拠法のところを●から説明をお願いします。

(B) それでは準拠法の問題についてご説明いたします。今回の研究会のテーマは船荷証券の電子化を実現する国内法の整備ということですが、船荷証券は国際海上運送において用いられるものなので、厳密な意味での船荷証券の電子化が国際的に広く実現していないという現状において、それを実現する国内法を整備しても、国内法が適用されなければかえって法律関係を不安定とする恐れもあると思っています。そのためにはまず、準拠法に対する考え方を整理しておく必要があると思っています。

まず別紙 3 において、船荷証券の物権的効力の準拠法に関する考え方を整理していまして、証券所在地法や、物権所在地法などの考え方方が継承されているところを整理しています。しかし、実は船荷証券が発行される国際海上運送を巡る法律関係を検討するに当たっては、船荷証券の物権的効力の有無だけではなくて、さまざまな切り口、例えば物権そのものの準拠法であったり、証券成立の準拠法、運送契約の準拠法なり、他に検討するべき単位法律関係があるように思われます。そのあたりについてもご意見を頂ければと思っています。

また、船荷証券が発行される国際海上運送を巡る法律関係に関する国際私法上の問題点を整理した場合でも、船荷証券を電子化することによる影響、例えば電子化した証券に証券所在地というものが観念できるのかといった問題も併せて検討していかなければいけないのかと思っています。そのようなことをも整理した上で、日本法が準拠法として適用されるのはどのような場面であるのかを最終的に整理し、その整理を前提にどのような制度

設計が考えられるのかを議論しておく必要があるのではないかと思われます。ここの部分はかなりテクニカルな部分かとは思いますが、ご知見を賜ればと思っています。

なお、この論点につきましては、後で今後の進行というところにも書いていますが、今回の議論で一義的な結論を出すのは難しいと思っていまして、次回に国際私法の先生にもご参加を頂いて、ご協力を頂いて議論をするということでもいいのかと思っています。そういういった進行方法でもいいのかも含めてご意見を頂ければと思っています。

(A) 今日はこれについて解説していただくとか、細かな議論をするというよりは、いずれ国際私法の専門家の意見も伺うことを前提に、どういう問題があるか、見落としているものはないか、あるいは基本的な発想としてこんな問題の捉え方でよいかといった点についてのご意見を伺うということでしょう。もしさらに質問があれば追加的に●から説明していただくということで、差し当たり以上の説明で、準拠法についての論点について、どの点でもご意見・ご質問があれば頂ければと思います。どうかよろしくお願ひします。

(E) 他に検討すべき単位法律関係はあるかという部分ですが、どういうものを国際私法的な厳密な意味での単位法律関係というかを、私は国際私法については不勉強なのでよく分かりませんが、その上であえて問題点として大雑把な形で申し上げます。

そもそも船荷証券の証券としての効力については、国際的な条約で統一が図られているわけではなく、意外とばらばらなのかもしれません。それにもかかわらず流通しているということはぜひ、●の方にご認識いただきたいと思っています。具体的に何を想定しているかというと、あえて言えば債権的効力の範疇に入るかもしれません、日本法だと当然の指図証券性があって、裏書禁止という文言がない限りは指図証券性があるといわれている。しかし、それは日本法がそうだというだけあって、国際的に統一が図られているわけではない。あるいは受戻証券性というか、船荷証券が出ている限りは船荷証券と引き換へでなければ引渡請求ができない。このことについても、実はいわゆる指図式については皆さんそう思っていますが、記名式船荷証券の場合は必ずしもそうではない。船荷証券という名前が付いていても、記名式であれば船荷証券未回収のままでも引渡請求ができるという法制もあるのではないかと私は認識しています。

少なくともイギリスで確か10年か20年ぐらい前に貴族院判決まで行った、あるいは控訴院で終わったかもしれません、それが一大論点になりました。ストレートB/LはB/Lかという形で問題になって、ストレートB/LでもB/Lであって受戻証券性はあるのだということが、やっと判例で出てきたぐらいです。その二つが典型ですが、今問題となっている物権的効力の部分も含めて、船荷証券の他の効力一般に関する問題も、必ずしも統一がされていない状況のまま、実務は現に行われている。まずそこが出発点です。

そうすると、次の問題は、恐らくそもそもこの議論をなせるのかというと、電子式船荷証券について物権的効力をどのように規定するかの議論はもちろんされるべきだと思うのですが、あくまでもそれは日本法の問題として考えるしかない。

今そこに出てきた他の問題点についても、突き詰めると日本法の問題点として、電子式船荷証券の場合、今申し上げたような論点について、何かニュートラルな形に変えてしまうのか、変えてても今の日本法の規律はそれはそれで紙の船荷証券と同じものにするのか、

そこだけを考えていけばいいのではないかという気はします。

私の指摘事項として申し上げた上で、なぜこんな話を今唐突にするかを申し上げると、準拠法の考え方をなぜ整理しなければいけないのかということが正直、腹落ちしていないという印象があるからです。あまりまとまっていない指摘かもしれませんが、以上です。

(A) ●の方からどうでしょうか。物権的効力の方はともかく、もう一つの方は、そもそもなぜ準拠法を問題にするのだというご質問かと思います。そんなことを考えずに契約ベースでそれらしきものが動いているではないかということが背後にある意識かもしれませんが、どうでしょうか。

(B) ●として補足させていただきます。今回の研究会のテーマとしましては、国内法、具体的に言うと商法なりを改正して船荷証券の電子化を認めるかどうかが正面から問われていると理解しています。ただ、先ほども少し申し上げましが国際的に船荷証券そのものを電子化することが、まだ必ずしもスタンダードにはなっていないという状況かと認識しています。そのような状況において日本法が世界に先駆けるような形で船荷証券を電子化する法律を作ったとして、それを使ったときに諸外国の法律が準拠法として指定されて、その効力が否定されることになると、かえって法律関係が不安定になってしまふこともあります。そうしますと日本法を改正して船荷証券の電子化を認める実益が一体どこにあるのか、そこを議論したいという前提で準拠法の整理をまずさせていただければと思っているところです。

(A) 今の回答でよろしいですか。ある程度分かったこともあるし、さらに場合によつては、これが今後、検討しなければいけなくなるような可能性もあるのかもしれません。立法の仕方次第ですが、紙の B/L とパラレルな感じで電子船荷証券の規定を設けるとすると、実は例えばロッテルダム・ルールズの 1 項 19 号 (a) に電子船荷証券 (negotiable electronic transport document) の定義があるのですが、そこでは、law applicable to the record によって譲渡可能であると認められる文言が含まれていることと書いています。しかし、そもそも「電子船荷証券に適用される法」とは何を意味するのかが、よく分からぬところがあります。

(G) 準拠法というか、それ以前のところです。今日、私は多分、何も発言しないだろうと思っていて、電子化というものがどういうものか勉強させていただこうと思って來たのですが、若干戸惑っているのは、先ほどからの議論は大体分かるのですが、私だけ付いていっていないのなら教えていただきたいのですが、私にとっては、ここでの電子化というものを一体どうイメージするかということの説明がないのです。先ほどからお話を聞いていると、かぎかっこ付きの B/L ではないので、条約などは問題にする必要がないのかなと。ただ、●がおっしゃったように、これはかなり前からあって、私も江頭先生の論文など、随分昔に読んだわけですが、先ほど●委員からはブロックチェーンなども出てきて当時とは違うかのようなお話がありました。全然、前提となっているものが分からぬままお話を聞いていいのか、皆さんの中でコンセンサスが得られていて何らかのものがあ

れば勉強しますので、何か文献などを頂ければと思っています。議論の対象が全くイメージできていないのが現状です。

Sea Waybill などは商法でも電磁的な方法でいいということで、同じものが紙と両方あるということだと思うのです。今回伺っていると恐らく条約とは離れた別のものを、契約ベースではなくて立法でと。物権的効力なども結局、何ができるか決まればそれをどう定めるかというだけの話のように私は聞いていたのですが、それでよいのか。一番私が付いていけない前提是、皆さんの中にもしこの電子化の出来上がりのイメージに共通のものを持ちでしたら、私は付いていっていないので、そこについて一言でも構わないのですがご教示いただければと思います。

(A) 実際に稼働している、あるいは計画している電子化なるものを、いかなるイメージで捉えればいいかを答えてもらえばいいでしょうか。

(G) BOLERO のようなものだというなら、それはそれで分かるのですが。

(A) それと違うものかどうかですね。

(G) または全然別で、まさに船荷証券の電子的なものができるのか。そこには結構、幅があります。かっこ付きの B/L だということだと、研究者の宿題だということが先ほどありました。それを議論するときにはイメージが共通できないと恐らく議論できないのではないかと思った次第です。

(F) 今の点に関して申し上げると、一言で言うとブロックチェーンを使っているからといって今の BOLERO と全然違うのかというとそんなことはありません。利用するユーザーから見る限りは、ブロックチェーンであろうとそうでなかろうと、単なる電子 B/L であることに変わらない。イメージとしては、BOLERO や essDOCS などの過去からある電子 B/L と同じと考えていいと思います。BOLERO はもうかれこれ 20 年ぐらいあるわけですが、ここ最近で何が大きく変わってきたかというと、一つは 20 年前も今もそうですが、BOLERO を使うとなると、例えば受荷主も出荷主も、あるいは買取銀行も発行銀行も船会社もみんな同じ BOLERO のシステムを使わなければいけない。当然そういう前提だったわけです。ルールブックに従って関係者がみんなそれに乗ってやる。今、そこで変わってきたのが、これはまだ完全に実現しているかどうかにはやや疑問符はあるのですが、例えば先ほどのトレードレンズなど、デジタルプラットフォームが世界中でたくさん出てきていて、そういうところが今、まだ B/L に関しては未完成の部分はあるのですが、違ったプラットフォーム同士でお互い電子の手続を行うことができる。API (Application Programming Interface) 技術と呼ばれていますが、簡単に言うと、例えばシンガポールはシンガポールの電子プラットフォームが現にあり、日本は例えばトレードワルツがあって、日本の荷主はトレードワルツを使い、シンガポールの荷主はシンガポールの NTP というプラットフォームを使う。それぞれ違うプラットフォームを使っているのだけれど、それを API で接続してしまうわけです。それによって違うプラットフォームを使っている人同

士が電子的に貿易情報、今で言えば貿易の書類をデータとして交換することができるようになります。それが当時の BOLERO との違いになると思います。

(A) 少少は具体的なイメージが湧きましたでしょうか。最後の点は非常に重要で、実は月曜日の夜中に国際的なセミナーがありまして、そこでもいかに貿易情報の標準化が重要かということが説かれ、異なるシステム間での互換性を高めるために、それは絶対に必要だということが強調されていました。そうなってくると最初に●委員から話があったところですが、日本で認証された登録機関によるものだけを正当な電子船荷証券とするような法制を日本で作ってしまうと、こういうことにどう対応できるのかという問題を提起してしまい、深刻な問題につながるかもしれません。そのあたりが従来の、自己完結した一つのシステムでやっていたものとは違ってくる可能性があるということは、最近の非常に大きな特徴かもしれません。

(E) ●委員からお話があった点は私も聞いていました、今の課題は英語では interoperability と言っていましたが、複数のプラットフォームの中での互換性を持たせるようにしたいと。それはそれで分かるのですが、私はそのことが今回の日本法の議論とどうつながるのかが正直、全然見えていないと思っています。互換性を達成しようとすると、一方でシステム的な標準化は当然必要なのですが、一方でまさに今、規約ベースで動いているものがあります。私はこの研究会に参加することになって、七つある規約を一生懸命勉強しなければと思って、まだ集めている最中できちんとは勉強していませんが、少なくとも規約ベースの規約自体がそれぞれ微妙に違うはずなのです。日本でいうところの紙の船荷証券でいえば、記名式裏書と白地式裏書との区別、あるいは裏書以前に、指図式船荷証券と記名式船荷証券（ストレート B/L）といった区別で、紙の B/L におけるいろいろな区別を、規約上、特殊な名称を用いてそれぞれ再現しているはずですが、そのやり方は微妙に違っているはずです。それぞれの規約が違うままだと、技術的にはデータが送れても、そもそも持っている規約上の法的な地位がはっきりしなくなってしまう。法律以前の問題として、そういうことを言うのであれば、実際プラットフォームを作っている方々がある程度、標準化された規約を作る努力を国際的に、かつ民ベースですべきなのだろう。

それと、恐らくこういうときに実務として必ず出てくるのは、船会社がどうこうというよりは、最後は保険なので船会社の保険者の国際的な団体である国際 P&I グループ、インターナショナル P&I グループの承認をきちんと取ってもらわないといけない。これも全部、国際的ではあるけれども民間ベースの話です。民間ベースの努力の中で統一の動きがあるだろうと思うのですが、他方でその国際的、しかし民間ベースの努力の話と日本法でどういうことをするかということのつながりがどうも見えてきません。

唯一見えているのは、規約ベースだと規約の当事者外の第三者に対抗できないから物権的効力があった方がいいと。日本法は適用される場合もあるだろうし、適用されない場合もあり、それは国際私法の問題だと。でも、ある場合には何らかの形で適用される。日本法が適用される限りにおいては、日本法では物権的効力についても電子 B/L について実務を阻害しない形でできるだけ広く捉えた上で、電子 B/L について物権的効力の規定もきちんとありますと。だから、日本法が適用されても心配ありませんよとすることなのかと、

今、私が思っているこの研究会の目的のイメージです。

(C) 準拠法の問題ですが、船荷証券の場合は通常、裏面約款に管轄やその他準拠法の合意が規定されており、裏面約款は一種の運送契約ですから、この運送契約の当事者間は合意をしたものに従うことになると思います。ただし、訴訟地の裁判所によっては船荷証券の裏面約款の準拠法合意の効力を認めないこともありますから、法廷地法が適用されることはあると理解しています。そうだとして、当事者間の合意で決めた準拠法が電子船荷証券についても適用されるのかどうか、電子船荷証券が商法における船荷証券と同様ということに根拠を与えるのが日本法だとして、日本法が適用されるのが裏面約款の合意で定まるのかを考えています。もちろん物権的効力の準拠法の議論は承知していますが、通常の契約内容としては、例えば船荷証券の譲渡の方法や債権的効力などは、裏面約款の合意による準拠法か、もしくは最終的には法廷地の裁判所が決める法だと思っているのですが、電子船荷証券でも同様に決まるのかを考えています。

(E) 意見以前に私が認識している事実として申し上げると、運送契約の裏面約款の準拠法・裁判管轄の問題と、証券の発行・譲渡・回収に係る法律関係に関する準拠法の問題は全然別だという処理がされていると思います。なぜこれを言うかというと、私はかぎかっこ付き電子B/Lのサービスの規約のうち一つだけは昔、子細に見たことがあって、そのルールブックでは、証券の発行・譲渡・回収に係る法律関係は、英國法です。しかし、だからといってその下で発行された船荷証券に表象される運送契約の準拠法あるいは裁判管轄は全然別だと。英國法を準拠とするそのルールブックの中で、日本法に準拠した運送契約による船荷証券を日本の船会社が発行するということは、従前もやってきたし今もやっているのだと思います。これもまた確かに国際私法の問題を議論するとかなり難しい問題があって、それぞれの準拠法の守備範囲というか、船荷証券に規定されている運送契約の準拠法なるものが、そこに表象される船荷証券の譲渡や回収の要否について、どこまで準拠法合意として効力を及ぼすのかは、実ははつきりしていない問題なのだと私は理解しています。

(A) 実は三層の問題があるのですね。まず運送契約の準拠法という話がありますが、これは本研究会とはあまり関係のない話です。

次に、物権的効力の話は、物権変動の準拠法の一環で、これはもちろんそれはそれで重要なのですが、さらにそれとは別に、例えば証券を善意取得できるかとか、譲渡の方式や有効性をどうやって判断するのかとかいった問題があります。これは船荷証券に表章される契約の準拠法と必ずしも同じではないかもしれません、一応区別して議論されています。

そしてこれらについて、電子的になったときに、紙の船荷証券が出ていた場合と同じような連結点が使えるのか、よく分からぬところもあります。そもそも紙がある場合ですら、現行法がどうなっているかよく分からぬという問題もあるのですが、紙でどう考え

るかが明らかになったとして、同じような連結点が使えるかという問題が残ってきます。仮に紙の船荷証券とパラレルな形で電子化を進めるのであれば、これらは一応は論点としては整理しておいた方がいいかもしれません。それが最後にどこまで日本における電子化にとって必須条件の論点かどうかは、最後にもう一回検討し直すことになると思います。

論点そのものは今の大委員と大委員の議論で、どういう問題かは分かったと思いますし、今後さらに専門家も呼びますので、今の三つの層の問題があるという前提で、全般的にご意見を伺ってからもう一回考えるということでおろしいでしょうか。

3番目の国際的動向は紹介でしょうけれども、これを●からお願いします。

(B) 3の「船荷証券の電子化に関する国際動向等」のご説明をいたします。一つ目の点は別紙4でまとめています。先ほど来、お話が出ていますサービス提供業者による規約に基づく船荷証券記載情報の電子的な取り扱いです。これは厳密な意味での船荷証券の電子化ということではなく、関係者が契約ベースで電子的な情報のやり取りをして国際海上運送を行っているものです。船荷証券そのものの電子化が国際的にも進んでいないという状況を踏まえて行われている実務上の工夫ともいえるかと思います。ここでは、このような実務上の工夫がされていることと、それを提供するサービス業者が複数あることを示しています。先ほどご指摘いただきましたとおり、こちらも現状の確認が必要だということは理解しまして、今後の課題とさせていただきます。

続きまして、諸外国の立法の動きです。こちらは別紙5で一応の整理をいたしました。主要海運国を全て網羅しているというものではなく、何らかの動きがあるところを分かる範囲で調べて記載いたしました。全く進んでいない国もあるかと思いますし、ここで記載した国も運用としては十分に進んでいないというところもあるのかもしれません。また、ここで記載した国以外にも何らかの動きをしている国があるかもしれませんし、さらに調査を進めていかなければならないと認識しています。メンバーの皆さんには、他に調査すべき国や事項、新たな動きなどがありましたら情報提供を頂けますと大変ありがたいと思っていますし、場合によっては調査にご協力を頂ければと思っています。なお、この点については、例えば次回あたりに調査が完了するといったものではなく、またわが国のように検討を始めたばかりという国もひょっとしたらあるかもしれませんので、研究会でのご議論と並行して調査を継続していきたいと思っています。

最後に三つ目の丸の国際動向というところですが、ここではロッテルダム・ルールとUNCITRALのMLETRを紹介しています。前者は船荷証券の電子化についての定めのある条約ですが、現時点では発効していません。後者は条約そのものではありませんが、これを参考にすべきという考え方も示されていますので、今回の資料の別紙6と別紙7に、関連する規定を整理いたしました。制度設計を検討するに当たって参考になるのではないかということでご紹介いたしました。3のご説明は以上です。

次に4の制度設計の具体的な内容です。先ほど来、ここについてもご議論が及んでいるところかと思いますが、われわれとしても確固たる具体的なイメージを持っているわけではなく、それが少しこまでの議論の分かりにくさを作り出してしまったところかもしれません。条約の関係や準拠法といった基礎的な調査・検討をしてから議論すべきかもしれませんのが、本来的にはここが一番中心的な、最も重要なところですので、初回に皆さまの

ご感触を伺えればと思っています。もちろん、これから進んでいく基礎的な調査などの結果次第では、本日の議論の前提が変わってしまうこともひょっとしたらあるかもしれません、現時点での暫定的なご指摘でも構いませんし、考えられる方向性をご指摘いただくことでも非常にありがたいので、今後の議論のきっかけとなるようなご指摘を賜れればと思います。

なお、今回の資料では一応の方向性として、これまでのわが国の立法例である電子記録債権法に倣った方法と、先ほどご紹介しましたロッテルダム・ルールズや UNCITRAL のMLETR に倣った方法の、大きく分けて二つを示しています。電子記録債権法は、電子記録債権機関が作成するものを電子記録債権として新たに創設し、その機関に対して法的な監督が及ぶというものです。先ほども●からご紹介がありましたら、制度設計を考えるに当たってはさまざまな論点があるかと思いますが、まずは、こういった認証機関、公的な監督を必要とするのか、それとも電子化のための要件のみを定め、それ以外は公的な監督は必要としないものにするのか、あるいは何らかの法的な監督をするとした場合においても、その程度をどの程度にするのかといったところについてのご感触なりを頂けますと、今後のわれわれの検討にも資するかと思いますので、ぜひご意見等を頂戴したいと思っています。

(A) それでは皆さん、どの点からでもご意見・ご質問いただければと思います。特に最後のあたりについて、何らかのご意見いただければと思います。

(F) 諸外国の動向で、「主要海運国における国内法の定め・改正の動き」として資料を●にまとめていただきましたが、これについてです。先ほど申し上げたとおり電子B/Lのニーズが一番あるのは、恐らく船会社より荷主や銀行です。確かにB/Lを発行するのは船会社なので、主要海運国に目が向きがちですが、本件にはユーザーが大事だと考えれば、必ずしも海運国ではない、海運から見ればマイナーな国、例えば内陸国などであっても、十分そのニーズはある可能性があります。ついでB/Lだからということで海運国がどうかとばかり考えがちですが、先ほどのコンソーシアムの話でも申し上げたとおり、ニーズは銀行や荷主にあるということを考えると、もう少し広く視野を持った方がいいかもしれません。

(A) 確かに盲点だったかもしれません。もし重要な国で、とりわけ意味のある立法をしている国で主要海運国でない国もあるとすれば、そこも今後調査の対象に含めていただければと思います。

(G) 別紙5についてですが、シンガポールは MLETR (UNCITRAL 電子的移転可能記録モデル法) を採用したと考えられていまして、どういう経緯があったかは調べる必要があると思っています。シンガポールは UNCITRAL の部会においても当初から熱心に議論に参加しており、その後もかなり議論を急速に進めて今回立法に至ったと聞いており、その過程では ICC (国際商業会議所) によるリコメンデーションなども踏まえて検討されたと聞いています。さらに先ほどから出ていますかっこ付き e-B/L の運営会社などがシンガ

ポールの動きを大変評価しているという話も聞いています、そのあたりがかっこ付き e-B/L と既存の紙の船荷証券の電子化との関係性をどのように捉えているのかという意味では、大変参考になるのではないかと考えています。それが 1 点目です。

2 点目は、研究会資料 1 の 4 についてです。出発点としては、電子記録債権法に倣った制度とする方法と、ロッテルダム・ルールズや MLETR に従った制度とする方法の両面が考えられるというのは私もそのとおりだと思います。ただ、若干思っていますのは、私の理解では、電子記録債権法は手形の電子化とよくいわれますが、あれは決して手形法上の手形を電子化したものではなくて、手形法上の手形と同じような機能を果たせるものを別の法的な仕組みとしてつくり上げたものだと考えています。従ってかなり細かいルールを一から、たとえばどういう権利を誰が持っているのか、権利の発生要件や移転の要件が何なのかなど、実体法的なルールも全て書き込んだ法律だと理解しています。もちろん船荷証券についても同じような法律をこのように作ることは可能だとは思うのですが、少し気になっているのは、船荷証券の世界は私はよく分かっていないので日本で本当にそう言えるかどうか分かりませんが、過去に船荷証券に関する膨大な実務の積み重ねや判例法などがある中で、既存の船荷証券と切り離したものとして新しい法的な仕組みをつくり上げて、それが本当に利用されるかどうかについて、実務の方の感触をお聞きしたいと思いました。

MLETR は、紙の有価証券についての実体法がまずあって、その上でこういう要件を満たせば電子的なものであっても紙と同じ法的な効果を認めるという、あくまで紙ありきの制度になっています。もしかするとこういう制度の方が受け入れられやすいのかという気もして、このあたりを今後、検討する必要があるのではないかという気がしています。

(D) ●委員からもご指摘がありましたように、シンガポールは今年の 2 月 1 日だったと思うのですが、法律を通して、最初に UNCITRAL のモデル法に倣った制度を確立したわけです。船荷証券、かっこ付きの船荷証券もそうですが、各国で使われていくことを考えますと、諸外国の立法化の動きや、どういうところが問題点になったかを参考にしながら作っていかないと、わが国独自で作ってもなかなかうまくいかないだろうと思います。

そして、最終的には荷主が使いやすいものにするには、紙の船荷証券と同じように、自分が電子 B/L を持つていれば、自分以外のものが船会社から貨物を受け取ることができない、あるいは銀行からすると銀行が電子的な船荷証券を持っている限り、荷主が勝手に荷物を持っていくことができない、それが船荷証券の効果であるわけで、それが法律上、担保されるかが、この法制の大きな意味であろうと思います。電子的船荷証券がいまだによく使われていないのは、各国の法制が行き届いていないから、先ほどご指摘がありましたように、荷主が不安に思っている、銀行が不安に思っているので、うまく回っていかないというところがあります。そこを法制化することによって、スムーズに荷主、銀行、船会社、あるいはフォワーダーが使いやすい制度を作っていく。そのためには一種の国際的 unanimity、同一性が必要だろうと思います。

一つはシンガポールは参考になるだろうと思いますし、聞くところでは、中国は今、海上法の改正をずっとやっているのですが、電子的船荷証券はロッテルダム・ルールズに従った形にしようと考えているようです。どちらがいいのか分かりかねますが、そういうことを考えますとロッテルダム・ルールズか UNCITRAL のモデル法かは別にして、何となく

国際的に認められやすいルールは、そういう国際的なものがあるところに乗っかっていくのがやりやすいのではないかという印象を持っています。

(E) 基本的な問題意識は、●委員や●委員と似ていると思いますが、私の立場からはあえて身も蓋もない話をしてると、先ほど来、申し上げているとおり、現にかぎかっこ付きの電子B/Lが七つぐらいあり、日本でも作ろうという動きが現にあるので、そういう民間側の創意工夫を逆に阻害するような立法であってはいけないということが、一番大きいのだと思います。結局は電子B/Lの定義の仕方に帰着するかもしれません。まずそれがあります。現にあるものについて、これが電子B/Lで、これは電子B/Lではないという区分けにつながるような立法であってほしくない。これは裸の要望以外の何物でもないですが、そのように感じています。

最低限言えることは、認証機関を設けるといったことは、本当の業界の方と話したわけではありませんが、恐らく持っていたら大反対になるのではないかと思うのです。みんなが現にやっているときに、突然、日本だけが認証という規制を新たに作り出してしまったということにしかならないような気がします。あくまで私法的な定義を、できるだけ概括的に行って、七つあるいは八つになるいろいろなプロバイダーのサービスがイコールフルッティングで競争できる土壤を作る。そのときに規約外の人への効力についても、日本法はしかるべき規定があるのだという形が一番いいのかと思っています。

(F) 認証機関という観点からしますと、●委員も言及されましたがP&Iのインターナショナルグループ(IG)で認証を受けるというのは、ある意味グローバルスタンダードなのだろうと思います。トレードワルツでも、国際的にきちんと認められるB/Lは何なのかという議論をすると、トレードワルツが独自のものを作った方がいいのか、あるいは既存のものを取り入れた方がいいのかなど、いろいろな議論があつてまだ独自のものを作ると決まったわけでもないのですが、もし作るとすればやはりIGに認められるということが国際的にきちんと認められるものだろうという議論はあります。技術的なところが中心になってしまふのかもしれません、契約の中身も当然見られますので、そこはIGが一つのメルクマールになるのではないかと思っています。

(A) ●委員からご指摘のあった話も2段階あるのかもしれません。どんなタイプの立法が望ましいかという話と、その立法の下でどんな定義をすべきかという2段階です。現在、国際レベルで比較的主流になっている立法の仕方は決まっていて、いわゆる機能的等価物アプローチ(functional equivalent approach)です。MLETRは典型的で、ある種の電子的な媒体は、一定の要件の下で紙と同じ効果を与えることを保証するというアプローチです。そういうアプローチでは、定義の仕方さえ間違えなければ、基本的に現在存在する電子船荷証券の実務の邪魔にはならないと思います。ただし、その場合は定義の仕方に細心の注意を払いましょうという話になるのだと思います。ありていに言うと、ロッテルダム・ルールズを作ったときには、BOLEROなどの既存の有望そうなスキームを全部見て、それらが含まれるような最大公約数的な定義をどうしたら作れるかということが、議論されていました。そういう配慮はもちろん必要なのですが、アプローチそのものが、必ずしも足を

引っ張るとは限りません。

認証機関の問題はよく分からぬところで、●委員にせよ、他の方にせよ、ややネガティブな印象があるようにも聞こえましたが、別紙5を見ると、シンガポールの立法は内容はMLETRなのだけれど、監督が可能だとも書いてあります。にもかかわらず、●委員の話では業界はシンガポールの立法を非常に評価しているようです。シンガポールの場合、監督のためのシステムがあることについては、どのように受け止められているのでしょうか。

(G) 私もシンガポール法を子細に読み込んだわけではありません。ETA (Electronic Transactions Act) には監督が可能であると書いてありますが、シンガポール法ではもともと、いろいろなものを条文上可能にしているけれど、実際にはやっていないということがあります。船荷証券も人々、今回の改正前から船荷証券法上は規則を置けば電子化可能だったのですが、その規則がないからできなかつたという状況がありました。ETAにおける監督についての詳細は私もよく分かりませんので、もう少し調べてみたいと思います。

ただ、UNCITRALのMLETRは、そもそも認証機関の存在を必須にしている制度ではありません。信頼性 (reliability) がなければ機能的同等性が認められないと言っていて、reliability の判断の一要素として監督機関による監督が例示されています。そういう形を取っていますので、監督機関によるきちんとした監督がされれば、reliability が認められるけれども、それがないからといって認められないわけではないという扱いかもしれません。そのあたりは私も不勉強ですので今後、勉強したいと思っています。

(A) 認証機関の議論をするときも、その位置付けをはっきりさせる必要がありそうですね。認証を得れば reliability の要件を満たすものとするという種類の規定を置くというのと、国と全く無関係に有価証券類似のものを作り出すことが勝手にできてはならないから、必ず認証を受けた機関が発行するものなくてはならないという発想で作るのでは随分違います。どちらかをはっきりさせないまま「認証機関」をつくるべきか否かの議論をしても、意味がないかもしれません。また、諸外国で認証機関を設けるという場合、いかなる意味を持たせているかもきちんと検討しなければいけないかもしれません。

別紙5を見ると、韓国などは認証機関が承認したスキームでしか電子化ができないかのようなイメージですが、このあたりをご存じの方はいますか。Korean Trade Network が登録機関に指定されて、これが発行するものだけが韓国法の下での電子船荷証券だという法律を作ったのかと思ったのですが、もしそうだとすれば、それは●委員やその他の方が指摘された発想に最も反するアプローチということになります。

(E) 私もこの資料を見てびっくりしているのですが、具体的には存じません。それこそ聞いてみようと思っています。海運会社が当然、韓国発着はやっているはずですから、どう考えているのか、どう認識しているのかは聞いてみて、またご報告します。

(A) 実は、法律だけ作ってみたものの全く使われていないかもしれません。

(E) その可能性が高いような気がします。

(A) このあたりも調査をお願いしたいと思います。各国の法律の意味は、さらに深掘りしないといけない点はたくさんあります。例えばイギリスも例に挙がっていますが、イギリスは海上物品運送法は、そもそも書類に適用があるとされるので、電子的な船荷証券が出されるとこの法律が適用できなくなるため、適用できるようにするための省令をイメージしているのかもしれません。

法律の位置付け、基本的なアプローチ、その下での定義、あるいは認証を置くのであればそれに期待されている機能、また本当にそれが置かれているのか、そのあたりまで深掘りしないとあまり参考にならないと思いますので、分かる範囲でこのあたりを少しづつ調査していただければと思います。

中国について●委員からご指摘がありました。私も同じことを聞いているのですが、具体的な条文案などがいつまでも入手できないので、もし分かるようでしたら情報をお教えいただければと思います。

他にこの3、4についてご意見・ご質問などはございますか。特に確認しておきたい論点などはございますか。

●委員など実務の方に私から1点だけ質問させてください。貿易書類の電子化の未来像とも関わるのですが、船荷証券と従来呼ばれていた書類を電子化するプラットフォームを用意し、それを法的にバックアップするような措置を講ずるというアプローチには違和感がないと理解してよろしいでしょうか。なぜ伺うかというと、これまでの実験プロジェクトにおける貿易書類の電子化はいろいろな情報が電子的に関係者間で共有され、移っていくというイメージで捉えられて、船荷証券記載の情報以外のさまざまなものも関係者間で移っていく性格のものと理解していました。トレードワルツの前身のプロジェクトもそんなイメージでだったと思います。したがって船荷証券だけを取り出して電子化するというイメージではなかったのですが、それでもそういう種類の立法にも対応できるような形にはなると理解してよろしいでしょうか。

(F) お答えになるかどうか分かりませんが、実務的な視点では、B/L以外のものは逆に言うと全て電子化ができ、当事者同士で全て規約でできてしまいます。特に所有権の問題も出てこないので、ある意味すっきりてしまっている。逆に言うとPDFで流通してもいいぐらいなのです。やはり有価証券であるところのB/Lだけが残ってしまうのはなぜかというと、「物権的効力が大丈夫なのか」ということです。B/Lに絞って、ここだけクリアになるのは、言い出すといろいろなことがあって、先ほどの日本法だけ変えて意味があるのかとか、準拠法の問題とかが出てくるのですが、少なくとも世界全体でもUNCITRALのモデル法やシンガポールの動向のように、何となくB/Lの電子化を世界レベルで法律的にもバックアップしようという動きがある中では、日本もそれをフォローしていただくことができればというのが、実務者からのお願いです。

(A) 機能的等価物アプローチそのものが誤っているということも、論理的には、考え方としてはあり得るものですから、念のために確認させていただきました。いろいろな情

報を関係者間で逐次渡すことが実現している中で、船荷証券と同じものを電子媒体によって作るという発想ではなくて、さまざまな貿易情報が電子的にやり取りされる中で、いかにして運送品に対する占有を移転させるかを感じ上げる、つまり船荷証券の過去の法制から完全に離れた独自のルールを統一的に作っていくべきだというアプローチもあり得なくはありません。しかし、そのアプローチは現在のところ国際レベルではとられていません。船荷証券の過去の法制から完全に離れた独自のルールを統一的に作っていくことにこだわるとか、そちら側が優れているという感触ではないということですね。

(F) おっしゃるとおりです。そういうところまではまだ至ってないという認識です。

(H) MLETR に関する UNCITRAL の会議には、●委員の代わりに一度だけ出席したことがあるのですが、そのときによく言っていたのは、テクニカルニュートラリティ (Technical Neutrality) という、今後どんな手段が現れてもカバーできるようにしようというのが一つの基本発想だったと思います。この研究会も、今あるものだけでなく、例えば単一の機関が作成してそれが転々と流通していくような電子船荷証券も想定して、ルールを設けるというスタンスでよろしいでしょうか。

(A) 非常に重要な質問で、●委員が最初に非常に強調された、現にあるものを阻害しないでほしいということは絶対にそうなのですが、現にあるものしか受け入れられないようなルールを作ってしまうことが、テクニカルニュートラリティという観点から問題になるというご指摘だと思います。UNCITRAL の作業では、●委員も非常に留意して議論されたと思うのですが、そこを非常に気にされていて、メディアニュートラリティと当初は言っていましたが、今はテクニカルと言うのかもしれません。ロッテルダム・ルールズも、トークン方式の電子化と、中央の機関が情報を握っているようなタイプのものと、いずれにも対応可能なように抽象化した形で安全性の要件を書いています。その点には注意しなければいけないと思います。

今あるものを邪魔しないということを言い過ぎると、かえって失敗してしまう危険がある。おそらくそれがかつての CMI の電子船荷証券の統一規則の最大の問題だったかもしれません。あれは中央の情報寄託者がいることを前提とした発想で作られているように思われます。最初に、今ではやや古くなってしまったかも知れないと申し上げたのはそので、現在では生き延びられないものになってしまった可能性があります。非常に重要な指摘を頂いたと思います。

(G) ●委員のおっしゃったとおりで、技術的中立は大変大事です。MLETR は、当時はまだブロックチェーンという仕組みは知られていなかったものですから、トークンモデルとレジストリーモデルという 2 つの仕組みを前提に議論をしていたのですが、その双方を包含するためには、reliability という非常に漠然とした基準しか出せなかつたわけです。しかし、そのおかげで実は MLETR は新しく出てきたブロックチェーンを使ったモデルにも使えるのだということが言われていて、私も実際にそうなっていると理解しています。やはりこういった技術的中立性という観点は非常に大事です。

(A) 将来が見渡せないために、どうすればニュートラルになるかが分からぬというの、この問題を考える際の最大のジレンマではあるのですが、できるだけ心掛けるということでしょう。

他にもどの点でもご意見・ご指摘いただければと思います。非常に重要な視点が次々に出ているので、宿題が多くなってきました。よろしいでしょうか。今まで個別に議論していましたが、全体を通じて、どこでも結構ですので何か思い付いたことがあれば、ぜひこの際おっしゃっていただければと思います。

(I) 的外れかもしませんが、今いろいろな話を伺っていて、電子船荷証券の reliability のような安全性の問題は重要なのだろうと思っています。そういった安全性や安全の仕組みについても、今回、商法も含めた形での電子船荷証券制度を作成する際には、きちんと考えていくのだと思いますが、どちらかというと公法的な規制の話も含まれてくるのでしょうか。

(A) 誰が答えればいいのかよく分かりませんが、先ほど出ていた認証機関は半ばそういう話ですね。●から、何かあればどうぞ。

(B) そういったところも、認証機関を設けるべきかという問い合わせに含めた趣旨です。何かしらの公法的な規制を作るとなると、国際的に通用するかという問題もあるかもしれませんし、他方で要件を何らかの形で書き込んで、特に国等が見ないというのが一番柔軟性の高い制度になるかもしれません、そういった形で全てを民に委ねる形にしてしまっていいのかという、極論するとそういう二つの考え方があります。その中間的なものもいろいろあるかもしれません、そういったところのご感触を最初に頂ければと思っていたところでして、いろいろ重要なご指摘を本日頂きました。

(G) 今の●委員の点ですが、確かに MLETR では reliability が肝のコンセプトになっているのは、そのとおりだと思います。その reliability を誰が決めるのかは、実は MLETR にはっきり書いてなくて、法的効果を認めるための要件に過ぎないわけです。その中で公的な機関による監督があるかどうかは、reliability の判断の一つの要素にはなっていますが、公法的な側面と見ていいかどうかというと、別紙 7 にも書いてあるとおり、必ずしも国などの規制機関ではなくても、例えば業界の標準などでもいいことになっています。概念としては、必ずしも公法的なものでなければいけないわけではないと思います。

それに関して若干質問があります。技術の方と話をしたときに、技術をつくる上では、法的な要件だけではなく、何をすれば何の効果が得られるかという技術要件をきちんと決めてほしいと言われたことがあります。実務の方からすると、国がしっかりと、こうやれば認めると言ってくれた方がやりやすいのでしょうか。それとも、各技術の中で工夫していくって、一定以上の reliability があれば法的な効果も認められるといった、ある程度大雑把な規定の方がいいのか、そのあたりの感触を知りたいという感じがしています。

(A) ●さんに対する質問でしょうか。

(F) 私も本当の技術的なところは分かりませんが、確かにご指摘のように、技術者の人からすると、細かい要件を決めてもらった方がいいということはあるのかもしれません。一方で、P&I 保険のインターナショナルグループが認めるか認めないかが、半ばグローバルスタンダードになっているという一面がありますが、ここはかなり細かくチェックをしています。実際に何をどうチェックしているかは私も分からぬのですが、現にはじかれるケースもあるのです。P&I のインターナショナルグループが認証していない電子 B/L があったとしても、恐らく船会社は使わないという判断になると思います。荷主からそれを使ってほしいという要望があったとしても、当然信頼ができないプラットフォーム上で自社の B/L は発行できないという判断になるということです。IG などが実際にどういう認証をしているのかが分かってくれれば、作る側にとっても一つの参考になるのではないかという気はします。

(J) ほとんど勉強させていただくばかりなのですが、ある電子 B/L システムの reliability を何らかの方法で確認できる手段があった方がいいということと、その確認手段の中でどのような技術的要件が求められているかということは、別の次元の話だという気がします。

また、IGPI の認証制度が現在の実務にある程度受け入れられているのは、そういう仕組みがないと、ある電子 B/L システムを使って大丈夫なのかを判断できない、誰かがお墨付きをある程度与えてくれた方が安心できることがあるからだと思います。これを前提とすると、日本が独自の認証機関を作ったとしても、日本の認証機関がちゃんとやっていると信じてもらえるのかどうかという問題があることに加えて、電子 B/L システム事業者からすれば、わざわざ日本のものを取らなくても IGPI のものさえ取れば十分だということになるという問題があるかと思います。日本の認証をとるシステムが少ないと、日本の認証をとっても市場ではあまり評価されず、なおさら日本で認証を取っても役に立たないことになる結果として、冒頭で●委員が指摘されたような問題が起きるということなのかという気がします。そうすると、reliability を確保する手段としては IGPI の認証でもよいということにした方がよさそうですが、おそらく法律に IGPI の認証制度と直接書くことはできないので、法律では一般的な信頼性があれば機能的同等性を認めるという書きぶりにして、あとは実務の発展に委ねるというやり方が考えられるかと思います。この関連で●委員に伺いたいのですが、最初におっしゃっていた、認証制はよくないというご意見は、日本が独自の認証制度を作るというのがよくないということであって、IGPI のもののような実務的な認証の仕組みまでを排除するということではないという理解でよろしいのでしょうか。差し支えなければ●委員にご確認できればと思います。よろしくお願ひします。

(E) 私がネガティブな感触を申し上げたのは確かですが、その理由を正面切って問われると、どこまで掘り下げているかは自問自答している面があります。

唯一私の頭にあるのは、現にかぎかっこ付きの B/L が幾つか流通していて、これからもどんどん新たなものが出てきて、民間ベースで競争が起きてくるだろうから、その中の競争を阻害するような制度になってはならないという、それ以上でもそれ以下でもないの

です。他方では、確かに契約ベースの取り決めでしかないものに、特別な法律的な効果を与えるのであれば、ある程度の規制はあってもいいのかもしれない。そこは分かりません。

私の今の感じとしては、現にそういうものが規制なしに動いていて、それで大きな弊害があるともいわれていないし、民間ベースで、しかし国際的な団体における認証という形で、ある程度、民間の中での自律的な規律の上に働いているのだから、それ以上のこととはする必要がないのではないかと思っているという、それ以上でもそれ以下でもないのです。

(A) このあたりも認証機関という言葉で、イメージが違った捉えられ方をされているかもしれませんので、その辺の齟齬が生じないような形でもう少し精密に、具体的に定義した上で議論を深められればと思います。今のところ、差し当たりは、およそあってはいけないという全面否定の意見もなければ、これがないと絶対に電子化が許されないという意見もなくて、その間でかなりグラデーションがあるという程度の理解にさせていただければと思います。

その他、どの点でも付け加えることはございますでしょうか。

(K) 今日はいろいろお話を伺い、勉強させていただきましたが、電子的B/Lか紙のB/Lかについては、荷主の意向・ニーズが大きいということでした。●委員のお話では、紙のB/Lを希望する荷主は、何か起こったとき、たとえば保証渡しなどでトラブルが生じたときなどが想定されているのかと思いますが、紙のB/Lを持っていれば物権的効力があるから安心できるということであったかと思います。しかし、そのような荷主がいる一方で、海上運送状やサレンダーB/L、さらにはBOLEROなどが使われるという実務もあり、それも荷主の要望で出されている。そのような荷主はとにかくスピード重視で、その方が大事なので、トラブルがあったときの担保としての物権的効力はそれほど重視しておられないのかと感じたのですが、これはタイプ的に二つの種類の荷主がいるという状況なのでしょうか。それともスピード重視の荷主は、取りあえずそちらの方が大事なので、物権的効力があるのかどうか分からぬ証券でも仕方がないという形で使っているが、もし新たな法律で物権的効力が認められるような電子的B/Lができたならば、それを使いたいというニーズが潜在的にあるのでしょうか。調査をすればこのあたりのことも明らかになるかもしれないし、明らかにならないかもしれないのですが、ともかく現時点の感触として、二つのタイプの荷主について、特に実務家の先生方にコメントをいただければと思います。

(D) 二つのタイプとおっしゃいましたが、まずB/Lとしての機能がどうしても必要なのはL/C取引があるときです。どうしても船荷証券の安全性が必要になります。その他の親子間の売買や非常に信頼できる当事者間の売買になると、海上運送状で十分なわけです、それは電子化できてしまいます。

L/C取引でB/Lが必要な場合となると、そこに関わってくる銀行と受荷主が、ここに安全性が必要だと考えているわけで、荷主の要望とおっしゃいましたが、シッパー側はどちらかというと電子B/Lが欲しいのです。電子B/Lで全て銀行で現金化されることを望むわけなのですが、受荷主側（コンサイニー側）はどちらかというと安全性が必要で、今のところ紙のものが必要だと考えているわけです。ここにreliabilityがあり、しかも法制上

の裏付けがあるということになれば、まさに電子 B/L らしきものが本当に流通していくでしょう。それが世界的に認められていけばもっと大きく流通するだろうとは思っています。そういう意味では、2 種類あるというのは、荷送人側と荷受人側で利益が必ずしも一致していないというところが、若干あるのではないかと私は思っています。

(A) その点は分かる気がします。

(E) 今の点で、●委員がおっしゃることも一つの真実だと思うのですが、理由はやはり複合的で、それは一つの要因でしかありません。今回の議論をするときに、特に物権的効力の点、あるいはかぎかっこ付きの電子 B/L だと、規約外の第三者への効力がはっきりしないから阻害されているということでもないと思うのです。それも一つのファクターに過ぎない。私が実は一番大きいと思うのは、電子化する IT 化のための投資です。荷主によって、その投資をするだけのメリットを感じる方と感じない方がいるということも大きな要因としてあるのかと思っています。

一方で●委員の話の中で、他のものは電子化できるが、法的な側面から B/L だけがネックになるので、電子 B/L の問題が法的問題として出てくるという点については、私も反対意見はありませんが、他方で実務で電子化するときには船荷証券だけを電子化しても仕方がないのです。実務でやる人は貿易手続全体を電子化するか、貿易手続全体を紙でやるかのどちらかです。貿易手続全体を電子化するとすれば、今の枠組みの中ではどれかのプラットフォームを使って電子化をする。一つのサービスの中で B/L だけを使うのではなくて、そのサービスの中で他の貿易関係書類も全部電子化するわけです。それだけの投資をしようと、みんなが合意できるかどうか。シッパーとコンサイニーみんなが合意できるか。それはできるときとできないときがあるから、みんなが IT 投資にイエスと言わないとなかなか進まない。そういう要因もあるのだろうと思っています。今までの●委員、●委員のお話を決して否定するわけではなくて、それ以外もある、もっと身も蓋もない理由もあるのではないかという話です。

(F) そこは全く同意見です。電子 B/L を、分かりやすく言うと、そんな高いものは使わないというお客様もいるわけです。法律を変えたからみんなが急に使い始めるかというと、そういう問題ではないというのは大前提として当然あると思います。トレードツールとしても商業ベースでやっていく上でどうなのかは、第一に考えなければいけないところです。

他のものが全部、電子化できている、あるいはできるめどが付いているというのは、これも全く事実で、やはり荷主にとっては当然のことながら一つだけ紙が残るというのは具合が悪い。全て電子化したのに、これだけは会社に行ってサインをしなければいけないとか、これだけは銀行に郵送しなければいけないというのは困るということがあるので、そういうことを考えていくと最終的に B/L が残ってしまうというだけの話でして、別に B/L だけを電子化するというようなことではありません。それは旧来の BOLERO とは違っていて、全体を電子化するという流れの中だということは間違いないことです。

(A) この研究会も貿易書類全体の電子化の必要十分条件を議論し、達成することを目的としているわけではなくて、船荷証券が足を引っ張ってそれを妨げているという状況だけはクリアするということを目的としているので、もちろん使われるか否かという議論をするとどうしても全体的な要因が出てくるのですが、差し当たり船荷証券についての問題点に焦点を当てて議論していくことになるのだとは思います。

(G) 今の点の関連で、今日、船荷証券、サレンダーB/L、Sea Waybill の利用の割合が少し古いデータでしたが示されていましたが、L/C の利用は今どれぐらいあるのでしょうか。先ほどの●委員の指摘のように船荷証券を使わなくてもいいのに使っているというケースもいろいろあると思うのです。私は実はだいぶ昔に船荷証券の勉強を始めて、学位論文も船荷証券でしたが、周りからは「すぐになくなってしまうものをなぜ勉強するのだ」と言われました。手形もなくなるといわれつつ、本当になくなりそうですが、L/C がどれぐらいあるのか。また、船荷証券以外でも L/C を一応ルール上はやらなければいけないと思うのですが、実際は難しいのか。そういうことも教えていただけますと、このテーマがどれぐらいの大きさの問題なのかが少し分かってくるのかと思います。北米ではかなり前から 7 割、8 割が Sea Waybill になっていると聞いています。発展途上国向けは少し残っているのかと思いますが、売買代金の決済方法が現代化されれば、あまり紙としての船荷証券は要らなくなるのだろうというイメージはずっと持っていたものですから、そのあたりの現状も、今日というわけではなくて、調査可能でしたら教えていただきたいと思います。

(A) そのあたりも調査事項に加えていただければと思います。難しいことを言ひだすと荷為替の将来ということにもなってくるので、そうなってくるとどうしても予測の世界にもなってきて、なかなか将来像は見えてこないかもしれません。

早速、多角的にご意見を頂いて、整理しなければいけない課題も随分頂きました。差し当たり今日のところは時間が既に過ぎてしまって、大変申し訳なかったのですが、このあたりにして今後の進行に移らせていただきます。●からご紹介をお願いします。

(B) それでは今後の進行、具体的には次回の予定をご説明いたします。本日は●の方の拙い整理の中でさまざまご指摘を頂きましてありがとうございました。また、特に最後の制度設計の具体的な内容につきましては、十分な提案をしていないにもかかわらず、非常に重要なご指摘を多数頂いたと認識していますので、それを踏まえて次回以降の課題を考えていきたいと思っています。

資料に書きました今後の進行については、本日の議論を踏まえますと必ずしもマッチしきれていない部分があるかもしれません、ご説明いたします。まず国際海上運送フローのブラッシュアップを、本日の議論を踏まえてできる部分があれば行いたいと思っています。それから、船荷証券の利用状況の調査と、3 の国際動向の調査については、さまざまな観点を今日、ご指摘いただきましたので、一度これを整理した上で、どのような方向で進めていけばいいのかを考えさせていただきます。

次回の検討内容ですが、準拠法の問題ということで、先ほどご提案申し上げましたが、国際私法の先生に現状の整理をご発表いただければと思っています。その議論がどれほど

今後の検討に生きるかについてもさまざまなご意見がありましたが、基礎的な調査としてやっておくべきことではないかと思っておりますので、ご了解いただければそのような手順を踏ませていただければと思っています。具体的には既に国際私法の先生にも声を掛けています。差し支えなければ次回に慶應義塾大学の北澤先生にご協力をお願いしていますので、先生にもご議論に加わっていただければと思っています。

それから 4 の「日本法で電子船荷証券を法制化した場合にどのように利用されるのか」について、想定される具体的な事例を挙げて議論してはどうかと考えております。何か具体的な事案があれば出していただいて、それを踏まえてどうなるのかをご議論いただければと思っていまして、既に個別にお願いしていますが、そういったところを議論してはどうかと思っております。

最後は本日の議論を踏まえまして、制度設計のさらなる検討というところで、認証機関の意味付けをもう少し明らかにして議論してはどうかというご指摘も頂いていますので、そういったところで何らかの整理をご提示できればと思っております。次回の課題としては以上です。

(A) 今のご説明に何かご質問・ご意見ありましたら、ぜひお願いします。

準拠法の点の確認ですが、北澤先生にプレゼンをお願いするのは、伝統的な紙ベースの船荷証券が出た場合の法律関係も含めて整理していただくということですね。

(B) そちらの方がむしろメインです。現状の国際私法上の整理をご検討いただくということです。

(A) 分かりました。差し当たりこんな方向でよろしいでしょうか。まだ手探りで進んでいくので、無駄が生じることはやむを得ません。調べたけれど結局、役に立たない調査になってしまふこともなきにしもあらずかもしれません、多少そういう点はご容赦いただければと思います。何か落ちていることとか、あるいは後回しでもいいようなこととか、そういうご指摘があればぜひ今頂ければと思います。よろしいですか。

ありがとうございました。本日すべき議論はこれで基本的に全て終わったのではないかと思います。