

第4回 商事法の電子化に関する研究会

日時：令和3年8月19日（木）15:00～18:10

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) 本日もお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。また長時間になりますが、本日もどうかよろしくお願ひいたします。まず、配布されている資料について●から説明していただければと思います。どうかよろしくお願ひいたします。

(B) 資料についてご説明します。議事次第という1枚もののペーパー、資料目録、こちらも1枚もののペーパーになります。それから研究会資料4「第4回研究会における論点について」という書面、別紙13「イングランド及びウェールズ Law Commission によるコンサルテーションペーパーについて」というものです。こちら4点を配布しています。これらはいずれも●で作成したもので、内容については後ほどご説明したいと思ひます。資料については以上です。

(A) それでは本日の議題に入りたいと思ひます。まず資料4およびその別紙について、●から説明いただければと思ひます。

(C) ●から研究会資料の第1「実情調査の進捗情報について」ご報告します。まずアンケートの進捗状況についてご報告します。船会社、フォワーダー、銀行、大手商社、損害保険会社の皆さまにはアンケートを配布済みであることは、第3回研究会でご報告したとおりですが、第3回研究会の後、商工会議所を通じて中小規模の商社の複数社に対してアンケートへの協力を依頼し、ご協力を得られることになりましたので、既にアンケートを配布して9月中旬ごろをアンケートの回答の締め切りとしています。

次にアンケートの回答状況についてご報告します。これからご報告する内容は、この研究会の1週間前である8月12日の時点で法務省が受領している回答状況に基づくものになります。船会社、銀行、大手商社、損害保険会社の大多数の皆さまから法務省に対して回答が返ってきている状況です。回答内容の一部をご紹介します。

まず、船荷証券の利用割合に関する調査については、船会社の皆さまの回答の一部をご紹介します。船会社からは部門別、あるいは子会社別など延べ約20カ所からご回答を頂いています。運送人として荷主に発行している書類、電子書類の割合について、1.記名式船荷証券、2.無記名式もしくは指図式船荷証券、3.サレンダーB/L、4.紙媒体の海上運送状、5.電子的な海上運送状の五つについてそれぞれの利用割合を質問しました。その結果、記名式船荷証券の利用割合と無記名式、指図式船荷証券の利用割合を合わせた割合についての回答は、少ないところで3割弱、多いところで10割、全てとなっていました。そのうち9割以上という回答が半数程度あり、船会社で回答いただいた分に限ったことですが、半数以上が船荷証券を利用しているという結果になりました。なお、記名式とそれ以外の船荷証券の利用割合については、アンケート回答先によってまちまちでした。

サレンダーB/Lの利用割合についての回答は少ないもので0、多いもので7割弱となっており幅が見られました。紙媒体の海上運送状の利用割合についての回答は、少ないもので0、多いもので5割弱となっていました。電子的な海上運送状の利用割合についての回答は、少ないもので0、多いもので4割弱となっていました。

次に BOLERO 等のサービスを利用した規約型の電子式船荷証券の利用割合についてですが、回答いただいた船会社の皆さまの約 20 カ所のうち、利用したことがある旨の回答は 4 分の 1 程度あり、直近 1 年間の利用回数については年間 1 件、年間 10 件、年間 30 件、月に数件程度などといった回答でした。

次に、国際海上運送において利用されている書類、電子書類について各書類等を利用・選択する理由、背景事情について、船会社、銀行、大手商社、損害保険会社の皆さまの回答の一部をご紹介します。なお、これから各質問に対する回答の一部を列挙しますが、この列挙する順番は回答数とは無関係であることを申し添えます。

まず、紙媒体の船荷証券を利用する理由・背景につきましては、安全性を重視しているから、従来からの習慣だから、信用状取引の際必要とされるから、関係者からの要望があるからといった趣旨の回答が見られました。紙媒体の海上運送状を利用する理由・背景については、船荷証券紛失あるいは未着のリスクがないから、スピード性・簡易性に優れているから、関係者からの要望があるからといった趣旨の回答が見られました。電子的な海上運送状を利用する理由・背景については、紙媒体の海上運送状よりもさらにスピード性・利便性に優れているから、関係者からの要望があるからといった趣旨の回答が見られました。電子的な海上運送状、BOLERO 等の規約型の電子式船荷証券を利用する理由・背景については、船荷証券紛失のリスクがないから、効率がいいから、関係者からの要望があるからといった趣旨の回答が見られました。アンケート回答の一部の紹介は以上になります。

なお、ONE、DCSA については●のご協力を得てアンケートの依頼を試みましたが、アンケートへのご協力を頂くことが難しい状況となっています。この点については、後ほど●からご説明を頂く予定です。実情調査の進捗状況に関するご説明は以上です。第 5 回研究会におきましても引き続きご報告したいと思います。私からの説明は以上です。

(A) ●から補足はありますか。

(D) 簡単に補足します。【非公開】

(A) それでは、ただ今のご説明を踏まえて意見交換をしていただければと思います。何かご意見・ご質問などはございますでしょうか。

(B) 1 点、補足をあらかじめさせていただきます。先ほど●からご紹介したアンケート結果の口頭報告は、これで報告終了という趣旨ではなく、まだ結果が全て集まっておらず、われわれの方でも十分集計できていない中での中間報告という趣旨で、全てそろったら改めて何らかの形でお示しすることを考えているので、その点につきまして申し添えます。

(A) それを踏まえて皆さまからご意見・ご質問いただければと思います。

(E) ご報告ありがとうございました。先ほど●から B/L や海上運送状の利用は多いところだと何割で少ないところだと何割ということで、レンジがいろいろあることを伺ったのですが、それを生の数字のまま横にべたっと並べると、それだけを見ても何が何だかよく分からないところがあるような気がします。せっかく集めた情報を有効に活用するためには、もう一步踏み込んで、どういった特徴の業界・事業者だと B/L が何割、海上運送状が何割と言うように、業界による違いなどがわかるような多面的な分析ができると良いように思います。例えば、サレンダーB/L については、中国航路での利用が多いという話があるかと思いますが、そのようなイメージです。また、これらの割合は会社ごとに足すと 100 になるはずの数字だと思うのですが、そうすると組み合わせ方などにパターンがあるのかという観点もあるかと思います。それを立法にどう生かすかという、直結するわけではないかもしれませんが、具体的なイメージを持って立法ができた方が良いということです。われわれが生の個票データを見る必要はないのですが、分析はいろいろな観点から行っていただけないのではないかと思いますので、可能な範囲で構いませんのでご検討いただければ幸いです。よろしく申し上げます。

(A) 何らかの定性的な分析を加えた形で資料を提示してほしいというご要望だと思います。●は大変でしょうけれど、何かございますでしょうか。

(B) ご指摘ありがとうございます。そういったところも含めてまさに検討していかなければいけないと思っているところですので、ご指摘も踏まえて出し方を考えたいと思います。

(A) その他、ご意見・ご質問はございますか。

(F) 非常に興味深いデータが集まっていると思います。確認ですが、前回の研究会で、今回のアンケートの質問票といたしますか、どういうことを聞くのかについてのリストを頂いたと思います。本日は基本的に利用率や背景事情などを中心にご報告いただきましたが、他の項目、例えばなぜ電子化されたものを使わないのかといった質問も、前回の質問項目の中には入っていたような気がします。このあたりについても聞かれたということでしょうか。

(C) 前回皆さまにお配りしたマスターのアンケート用紙を各社別に、内容は変えず、社別に少し手直しするような形でお送りしております。注記にもかなり細かいことを入れてはいたのですが、注記も含め全ての回答が返ってきているわけではございません。全ての質問を出した上でそれに対して実際に返ってきた回答を今回ご紹介しているという状況です。

(F) この研究会との関係では、電子的なものを今使いたいけれど使っていない状況が

あるのかどうかの一つのポイントだと思います。もしその辺について、全ての会社から回答があったわけではないと思いますが、回答があったところがもしあったのであれば教えていただけると大変興味深いです。今回ではなくてもいいと思いますが。

(B) 今のご指摘はもっともかと思っています。こちらの方でまだ網羅的に全て集計して検討し切っていないという状況があるので、そういったところはもちろん視野に入れながら集計作業をして、また次回以降ご報告したいと思っています。

(A) その他、ご意見・ご質問はございますでしょうか。

(G) まさに今の関係ですが、いろいろな人がいろいろな回答をしてくるのを定性的に、あるいは有意な形で分析するというのは、大変な作業だと思いますがぜひよろしく願います。

一方で今お聞きした範囲の中で感じるのは、特に船会社の場合は、荷主が要望するからだという他律的な、自社の判断ではないという部分と、それから自社の判断としてこれこれこういう理由だという部分に分かれていると思います。そこは恐らく相矛盾するものではなく、これもまさに定性的な分析が入っているかもしれませんが、同じことを別の言い方でされているという部分もあるかと思っています。

それから、最も重要な部分は、この研究会の目的から言うと、利用する、利用しないという選択に当たって、現下の法律制度が障害になっているとおっしゃっているところがどの程度あるのか。あるいは別の言い方で、せっかくの機会だからということで法制に対する要請をしてくださっているものがあるのか、そこは漏らさず出していただければと思います。船会社の方はある程度予想は付くのですが、最後に申し上げた点の話は荷主側からの意見では出てくる可能性はそれなりにあるのではないかと推測しています。

(A) ●から何かございますか。

(B) まさに分析をどのようにしていくのかというところが、これからわれわれの課題かと思っています。今ご指摘いただいたようなところも含めてそういった観点を大切にして分析していければと思っていますので、そういった観点についてまたいろいろご指摘を本日に賜れると大変ありがたいです。

(A) その他、ご意見・ご質問・ご要望はございますか。よろしいでしょうか。

それでは次に研究会資料4の第2、英国 Law Commission 案について、別紙13で●から説明していただければと思います。どうかよろしく願います。

(C) 引き続き第2「外国法調査について」ご説明を申し上げます。本日、私からはイギリスの Law Commission が4月30日にパブリックコンサルテーションを開始した改正案についてご紹介します。改正案のご紹介に先立ち、前回、シンガポール法との関連で、船荷証券の電子化と銀行の自己資本比率規制の緩和との関係性がどうなっているのかという宿

題事項を頂戴したと理解しているもので、こちらについてご報告します。確認して調査したのですが、バーゼル規制など、そういうものの関係でそういうルールは現状ないということで、またそういう議論も現時点では行われていないということでした。シンガポールの大臣談話についてもあくまでも実務的な観点で紙に比べて電子化された場合は管理が容易になるというような観点から、担保として使いやすくなる、そういう観点から信用リスクを削減しやすくなるという程度の意図での発言ではないかという推測でした。宿題事項については以上です。

次に本題の Law Commission の改正案についてご紹介します。まず Law Commission とは何かということからご説明します。Law Commission とは、1965 年 Law Commission Act に基づいて設置された、5 人の法律専門家委員、委員長 1 名と 4 人のコミッショナーズからなる常設の機関です。政府から独立して、イングランドとウェールズの法律について、公正か、近代的か、単純明快か、かつ費用効率がある法であるかという観点からレビューし、必要に応じ議会に改正を勧告しています。7 月 21 日に Law Commission から発表された最新のアンニュアルレポートによると、1965 年からの統計で Law Commission は今まで 243 にわたる法改正の勧告を行っており、そのうち全部または一部でも法改正につながったものが 155 件、約 6 割あります。検討はされたものの法改正につながらなかった、またはつながっていないものが 25 件で約 1 割、検討すら却下もしくは留保されてしまったものが 64 件で約 3 割あります。

過去のデータを見ておきますと、最近の例では Law Commission の正式な提案が議会になされた後、実際の法改正に 2 年程度でつながった例が最もスピーディに法改正につながった例です。他方で、Law Commission から議会に正式な提案をされているのですが、10 年以上議会の方での検討自体が保留されているというものも多くある状況です。

現在の Law Commission 案としてご紹介しているものは、パブリックコンサルテーションに付された段階のものとなっています。Law Commission によると、このパブリックコンサルテーションの結果を踏まえて早ければ 2021 年には正式提案を出したいという意向を持っているとのことでした。

前置きが長くなりましたが内容に入っていきたいと思います。お配りしている別紙 13 をご参照ください。別紙 13 は Law Commission のコンサルテーションペーパーの全体について要約をする形式としています。Law Commission のコンサルテーションペーパーの構成は、まず改正の背景事情、現行法の考え方や実務、各国法を含めた国際動向について分析した後、改正案を提示の上、その背後にある考え方を説明するという形式を取っています。各国法を含めた国際動向については委員の皆さまより既に詳細なご報告を頂いているところですので省略します。また、現在のイギリス法の規律等については次回に●より、ご報告いただく予定です。従って、本日はコンサルテーションペーパーのうち改正案とその解説部分、お配りしています別紙 13 の 3 ページの「改正の対象となる貿易文書について」の部分と、11 ページ以降についてご説明したいと考えています。

まず 3 ページの「改正の対象となる貿易文書について」の部分です。Law Commission 改正法案が電子化の対象としているのは、船荷証券だけではなく為替手形、約束手形、荷渡指示書、海上保険証書、貨物保険証明書、倉荷証券が含まれています。なお、イギリスは第 3 回でご報告したようなジュネーブ統一手形法条約やジュネーブ統一小切手法条約は批

准しておらず、わが国のように無券面化は同条約を破棄しない限り困難というような問題は抱えていないということです。

MLETR の違いという点では二つ挙げられます。まず MLETR の電子的移転可能記録で電子化の対象となっているのは、移転可能な文書または手段 (transferable document or instrument) でした。英国法では記名式船荷証券 (ストレート B/L) は document of title ではなく、コンサルテーションペーパーによれば negotiable な意味での移転可能なものではないのですが、改正法がカバーする貿易書類である bill of lading に含まれると整理しています。

次に MLETR では移転可能な文書または手段 (transferable document or instrument) ということで、海上運送状や航空運送状がその対象となっていますが、Law Commission 改正法案ではこれらは対象に含まれていません。18 ページ以下でご紹介している Law Commission の改正法案第 1 条 (2) では、改正法案が電子化の対象としている元の紙媒体の文書をまとめて貿易文書 (trade document) として定義しています。

次に 11 ページ以下をご覧ください。Law Commission 改正法案は、占有概念を拡張し、貿易文書が電子化された記録が一定の要件を満たす記録である場合に占有を認めるということ为核心としています。英国法では占有が認められればプロパティであると法的に評価されるということであり、占有前に拡張しさえすればこのような記録が所有権等の物権の対象となるかの部分については、現行法の考え方を変更する必要はないと整理しています。どのような電子記録であっても占有は可能であると考えているわけではなく、三つの要件を満たすものについて占有概念の拡張を認めています。

まず一つ目が人的側面からも法的側面からも独立して存在している。要するに裸の権利ではない。二つ目が排他的支配および利用が可能である。三つ目が譲渡により完全に移転する。この三つの要件です。そしてこれらの要件を満たす記録を Law Commission 改正法案の第 1 条 (3) で電子貿易文書 (electronic trade document) と定義付けています。

一つ目の要件にある、人的側面からも法的側面からも独立して存在している (裸の権利ではない) という点については、本来、電子文書はこの要件を満たすこととなりますが、Law Commission 改正法案においては電子貿易文書の定義規定に、第 1 条 (2) に具体的に対象となる文書を列挙して限定することで担保していると説明されています。二つ目の要件である、排他的支配および利用が可能であるという点につきましては、支配 (control) の部分について第 1 条 (4) で定義を置くこととして、その内容として、コモンローにおける紙媒体の文書の physical custody and control の議論における「access」and「use」の概念を参照しつつ、当該文書を利用し、かつ、移転・処分できることを意味するとした上で、第 1 条 (3) (c) (i) で、システム上、一時に一人の者 (または共同で権利行使する場合には一つのグループ) のみによりコントロールが許されるシステムにより保存されなければならないことを求めています。三つ目の要件である、譲渡により完全に移転するという点については、第 1 条 (3) (c) (ii) の部分で、電子文書を譲渡した場合に、以後、譲渡人は当該電子文書に対する支配を失うことを要求しています。Law Commission の説明によれば、この要件については先ほど申し上げた二つ目の要件と重複する部分があるのですが、今後の技術的發展に鑑みて独立の要件とすると説明しています。

なお、前回の研究会の MLETR に関する●からのご説明で、電子記録の場合にはコピー

が容易であるので、singularity の部分、どれが権限のある情報か特定させる部分が重要であるというご説明を頂戴していますが、Law Commission 案においても control の移転は権限のある情報の control の意味であって、control を失った後も写しを保管しておくことは問題がないと説明されています。

次に改正案の第 2 条 (1) (b) で、このような要件を満たした電子貿易文書を支配 (control) する者は、当該文書を占有 (possession) するとされており、(2) (a) によって、占有 (possession) は譲受人が電子貿易文書の支配 (control) を取得した時点で譲受人に移転することが定められています。英国法では占有とは事実としての占有状態に加えて占有の意思も必要であるとされていますが、この規定は電子貿易文書が利用される場合の占有概念を検討するに当たり、事実としての占有状態をどのように捉えるかを規定したものと説明がされています。もう一つの占有の意思の要件に関しては、従前の考え方に変更を加える必要がないので、今後もコモンローに基づく解釈に委ねるとされています。

次に 12 ページ以下の第 5 「電子貿易文書の使用」の箇所で、このような電子貿易文書が認められた場合に Law Commission 改正法案がどのように機能的同等性を認めることとしているかという部分についてご説明します。

まず、「電子貿易文書の発行及び様式について」です。MLETR では第 10 条 1 項 (b) (iii) の部分で明示的に完全性 (integrity) の要件を要求していましたが、Law Commission 改正法案では特別の規定は置かないこととされています。これは紙媒体の貿易文書でも同様の問題が生じるものですが、紙媒体の貿易文書では特別な規定を置いていないということとその理由としています。

MLETR では手段が信頼性のあるものである必要があること、そして MLETR 第 12 条で reliability の判定に際しての一般的な基準が列挙されています。これに対して Law Commission 改正法案では特別な規定は置かないこととされています。これは、そもそも信頼性が認められるかどうかは、個別具体的な事案に照らして判断されるものであること。要件を定めることにより、信頼性に関する評価が確立していない新技術に不利益をもたらすということ。電子署名に関する法においても、信頼性の要件を設けていないということ。要件を定めることによって、さらに信頼性の高い技術の登場を促進できるかもしれないけれども、技術に関する水準は政府および関連業界の協働により国際的に確立されつつあるので、法律に要件を定めなくてもこのようなメリットは実現可能と考えられること。これらが理由とされています。

電子貿易文書に記載されるべき information (情報) については、第 1 条 (3) (b) に規定を設け、電子貿易文書の要件として、対応する紙媒体の貿易文書に含まれるべき情報を含んでいることを求めています。

Writing (書面性) や signed (署名) については、貿易文書はいずれも明示的に書面であることが要求されているか、文脈上、書面であることが前提とされているものであって、いずれも署名が必要とされるものでありますが、既存の法令・解釈に基づき、書面性とは記録された内容を見る、読むことができるものであると解釈すれば、電子貿易文書は書面性の要件を満たすということ、それから既存の法律・解釈に基づけば電子署名も有効であるので特別の規定は置かないとされています。

次に、電子貿易文書の appearance (呈示) については、電子貿易文書の保持者が当該文書

に含まれる情報を第三者に呈示することができることは必要であるけれども、これについては特別の規定は置かないとされています。

次に、indorsement（裏書）については、MLETR 第 15 条同様に、第 2 条 (2) (b) に規定を設けて、電子貿易文書についても紙媒体と同様に裏書をすることができるものとしています。電子貿易文書はそもそも裏面が存在しなくなるため、裏面に記載すべきことを明示する必要はなく、紙の貿易書類の裏書に相当するものとして行われるものというような規定になっています。sets（複数通発行）については、紙の貿易文書の運用のように複数通発行する必要がある場合は、システムにおいてそれを可能とする対応がされれば足りるので、法律上の要件とする必要がないということで、この点についても規定はありません。

次に、電子貿易文書の譲渡（transfer）についてご説明します。まず delivery（引渡し）の部分については、電子貿易文書の場合、どのような要件を満たせば引渡しが行なわれたといえるかについては、裁判所が個別具体的な事案に応じて判断していく問題であって、特別な規定は置かないこととされています。また、time of transfer（譲渡日時）については、プラットフォームによって運用が異なることが考えられるため、規定は置かないこととされています。

Rejecting documents（受取拒否）は、銀行などが受取を拒否したような場合の問題のようですが、このような場合には紙の船荷証券についても、銀行はいったん裏書をして戻している実務があるようで、電子貿易文書の受取拒否の場合の裏書（indorsement）の運用についても、紙の船荷証券同様に裏書に関する規律をそのまま適用すればよいと考えて、規定は置かないこととされています。なお、受取拒否の場合には、電子貿易文書の有効性を争う当事者間で、際限なく当該文書が移転することを避けるために、サーキットブレーカーのような仕組みを導入したいという声もあったようですが、こちらはプラットフォームの設計次第ということで特段の規定を置くことはしないとされています。

次に、amendment and curing of errors（修正および過誤の訂正）の部分ですが、こちらは当事者が文書の修正をすることができる場合や修正した場合の帰結については、紙媒体の文書の場合と同様に考えることができるため、特別の規定を置くことはしないとされています。なお、分散型台帳技術の場合には、修正は技術的に困難と考えられていますが、いずれにせよ電子文書をどのように修正するかはプラットフォームの問題であると説明がされています。

なお、Law Commission 改正法案では第 2 条 (2) (c) に、紙媒体の文書についてすることができる行為は、電子貿易文書についても同様とする旨の包括規定が置かれています。

次に、寄託や担保権（security interests）の設定について、占有（possession）を必要とするものについて、電子貿易文書に占有を認めることにより、紙媒体の貿易文書におけるこれらの効果と同等の効果を生じさせることが可能と説明がされています。

引渡し・履行完了については、第 2 条 (2) (c) に紙媒体の文書についてすることができる行為については、電子貿易文書についても同様とする旨の包括規定が置かれていて、これによって対応が可能であると考えられており、それ以上、特別の規定を置かないと説明されています。紙媒体において「surrender」や「accomplished」というスタンプを押すのと同様の機能をどのように表現するか。これは各プラットフォームの運用により定まる問題と考えているようです。また、電子貿易文書においても、履行完了後にコピーを残すこと

は問題ないと考えられると説明されています。

次に代替、媒体の変更につきましては、MLETR 第 17 条、第 18 条に対応する規定であり、第 3 条に規定が設けられています。変更後の文書や媒体に代替がされたことが明示されるのが要件になること、代替がされた場合には元の文書や媒体は効力がなくなり、元の文書に関する全ての権利および義務は、代替された文書に関しても効力を有することが規定されています。シンガポール法の 16M 条や 16N 条のように、元の文書や電子媒体に記録されていた内容が正確に反映されることは、明示的な要件とされていません。文書の媒体を変更する権限は、性質上その文書を占有する保有者にあり、発行者やシステム管理者は、通常は保有者の要望に応じて媒体の変更を認めるであろうということで、変更に応じなければならない旨までを特に規定することはしないとされています。

最後に Law Commission 改正法案の中には、国際私法関係についての規律はありません。国際私法の問題に関しては、イングランドおよびウェールズ法では、船荷証券の形式的な有効性については当該船荷証券が発行された地の法が、船荷証券の譲渡の効力については譲渡時における証券の所在地法が適用されること、当事者間で船荷証券に表章される契約上の義務に関する準拠法を合意することもできるが、それにかかわらず証券の所在地法が適用される場合があり得ること、それから、電子船荷証券（電子貿易文書）の所在地がどこであるかは難しい問題で、これについては裁判所が今後も具体的に事案に応じて判断していくであろうと考えていること、これらが説明されています。電子船荷証券が認められる国の準拠法で発行された電子船荷証券が、電子船荷証券を認める法令のない国でどのように扱われるかは難しい問題であるものの、Law Commission 改正法案においては、電子船荷証券を紙の船荷証券に置き換えることができるとしているため、その方法によって実務上は対応可能であると考えていると説明されています。

その他、Law Commission 改正法案におきましては、Law Commission の改正法案は電子貿易文書が特定の国際基準を満たすことを条件とするものではないものの、現在進行中の国際規格の策定に向けての活動（DCSA の活動）については、電子貿易文書の普及に資するのであれば支持するというようなことや、Law Commission の改正法案は法律が成立した後に作成または発行された電子貿易文書にのみ適用されることを想定しており、成立前に発行された電子貿易文書に影響を与えず、法律の施行前に発行された契約ベースの電子貿易文書の関連当事者が、当該契約ベースの電子貿易文書について、法律の施行後、documentary intangible に該当するかを決める必要はないと考えていること。また、契約ベースの電子貿易文書の規約については、法律の施行後は、例えば移転のために更改等の仕組みを利用する必要がないことなどから、改正することになると考えているというようなことが説明されています。また、法律の施行前に発行された紙媒体の貿易文書を、改正法案の媒体の変更に関する規定の適用により電子貿易文書とすることはできないというようなこと。また、当事者が documentary intangible とすることを意図していなかった文書が、この法律の効果によって documentary intangible となることはないということ。また、個人情報の保護に関する規律については、検討の対象外としていることなどが説明されています。私からは以上となります。

(A) それではただ今の説明を踏まえて、意見交換をしていただければと思います。ご

意見・ご質問などありましたら頂ければと思います。

(G) 二つ質問させてください。レジュメの 11 ページについてが一つ目の質問です。電子文書の要件として①人的側面からも法的側面からも独立して存在している（裸の権利ではない）、プラス本来、電子文書はこの要件を満たしているはずだ、だけれどもうんぬんと。ここの意味が正直よく分からないです。一つの乱暴な推測としては、日本でいう有価証券とそこに表章されている権利の関係と少し近いのかもしれませんが。別の言い方をすると、権利が紙に表章されているという文書を想定して、それに相当する形で、言ってみればこの電子的な記録に権利が表章されていると言えるものでなければいけないのだということを行っているのではないかと。逆に日本法の知識から推測はするのですが、それはあくまで思い込みかもしれないので、もし可能でしたら Law Commission 自身がここで書いてあることについて、具体的にどういう意味かということを解説しているのであれば教えていただきたいです。

もう 1 点ですが、解説と仮訳を見ると、意外と規律されている内容は非常にシンプルで、他方で今回、本来的には次の議題なのでしょうけれど、●の方で整理して下さった、仮に船荷証券に関する規定を電子船荷証券にも規定するのだったらこれだけ検討しなければいけないことがあるという中で、それに比べて全然狭いわけです。特に日本のリストからすると、これは実務家も恐らくほとんど事例がないのであまりきちんと考えたことがないのですが、一体、船荷証券に善意取得などがあるのだろうか、人的抗弁の切断などあるのだろうかというような話がここには出てこないのです。

一方で恐らく英国法でもそれと近いものは何らかの形であるはずで、あるいはそれを船荷証券の場合には認めないというような英国法の法制があるはずで、そこを明示的に言及していない、そういう区分けをしていない。その意味では結局は第 2 条 (1) の (b) (c) あたりでいう、裏書は同等の効果を有する、その他の行為は同等の効果を有する、そのあたりの規定でカバーされていて、恐らく紙の B/L に関する英国法の今言った特殊な論点に関する規律、恐らくこれは判例法の規律なのだと思うのですが、それらはそのまま落とし込んでいいのだと、そういうことが暗黙裡に前提となっているということかと思うのです。

私の思い込み、推測をかなり申し上げてしまいましたが、質問という形に戻すならば、Law Commission のペーパー自体には、そのような特別な論点についてはどうするのだということは書いてあるのでしょうか。

(C) 1 点目のご質問ですが、何を言っているのか意味がよく分からないというのは、●のおっしゃるとおりかと思います。私もこの Law Commission の原文を読んで、一体何のことだろうと最初は思ったのですが、何度かこれを読み返すに当たって、今お配りしているペーパーの 1 ページ目をご参照いただければと思うのですが、多分こういうことを言っているのではないかと推測しました。1 ページ目の図のとおり、property の中で real property と personal property があって、personal property に things in possession があって、things in possession でない possess できないと考えている。Things in action が possess できないものだとして英国法が整理しているようです。このうちの things in action が人的側面からも法的側面からも独立して存在しない、要するに裸の権利である、典型的には債権のようなもので、

何か化体するようなものがない、表章するようなものがないと考えているのではないかと。

その意味では●がおっしゃったように、典型的には有体物のようなものを指すのですが、things in possession に当たるためには possess できる、有体である必要はないのですが、どこか把握できるような何かがないと、やはり things in possession というカテゴリーには分類できないということを言いたいがための説明なのではないかと、私の方では理解しました。

今回の●のご説明になるのだとは思いますが、英国法は物権という形で概念を整理をしておらず、property に real property、personal property があり、そこに債権や有体物がわつと入ってきてということで、所有権の概念がだいぶ日本と違うようなのでなかなかパラレルに比較できないと思います。所有権に基づく損害賠償請求など、所有権に基づく何かの請求も、英国法ではだいぶ違うような形で制度ができていて、似たようなものは確かにあるのですが、なかなかパラレルに比較できないところです。

2 点目のシンプルだというのはおっしゃるとおりで、二百何十ページもある割には繰り返しの部分が多かったり、細かく現行の船荷証券においてコモンローや判例法の体系でどういうものが認められていて、電子化されたときにどうなっていくという説明が続き、われわれが今回のレジュメで出したように、例えば差押えや執行などのときにどうなのかということには全く触れられていません。ここに挙げた 12 ページから表の形式で整理した以外の項目は、全く触れられていない状況です。もちろんこれはコンサルテーションペーパーなので、こういうことを検討したけれど他に何か問題はあるか、あるのだったら教えてくださいというような質問がなされていて、コンサルテーションペーパーは 7 月末で締め切られているので、イギリスのそれなりの実務の方が、「これでは足りないのではないか」こういう場合はどう考えているのであるかとかの質問がされ、パブリックコメントに対しての返答がされることになるのではないかと想像しています。

このような質問に対して Law Commission がどのように考えるのか。やはり今のこの案で、●がおっしゃったように全ての規律を第 2 条 (2) の (b) や (c)、裏書の場合は (b) でそれ以外の場合は (c) で、あとは全部一緒ですよということだけで、本当に実務が回るのか、足りるのかということところは、今後そういうパブリックコメントの検証の過程で検討され、かつ今後、議会に上がったときには正式な検討がされると思いますので、その過程でも検討されていくのではないかと思います。

(G) ありがとうございます。

(A) 訳語も難しく、最初の論点で「人的側面からも法的側面からも」と書かれているのですが、原文は independent of both parsons and the legal system なのです。これが両側面から独立という意味になるのかもよく分からなくて、このあたりはさらにこの文書の検討を今後していただくということになると思うのですが、ただ、これはイギリスのこのペーパーが electronic documents を定義するときに、イメージを与えるためにこんな言い方をしているということで、われわれが対象をはっきり電子船荷証券ともうきっちりスコープを絞って検討しているときに、一般的な定義を彼らから学ぶ必要がどの程度あるかということ自体要検討なのかもしれないと思います。

ただ、このペーパーは●がおっしゃるようにある意味、非常にざっくりばらんで大雑把な

ところもあるのですが、われわれが見落としがちな幾つかの重要な発想も含まれているかと思しますので、ぜひ委員の方は一度きっちり目を通されることをお勧めします。次回ですかね、今後これを報告いただくときまでにぜひお読みいただければと思っています。その他、どの点でも今の報告にご意見・ご質問はございますでしょうか。

(H) ●のご質問と同様かもしれませんが、別紙 13 の 1 ページの記載から伝統的な判例の立場では有体物でなければ things in possession には該当せず、電子文書などは things in possession の対象となり得なかったところ、今回の Law Commission の検討では、11 ページで記載されていますが、人的側面、法的側面から独立していることなど、①②③の要件が認められる場合、電子文書であっても things in possession として認めるという方向が示されているという理解でよろしいのでしょうか。

(C) おっしゃるとおりです。

(H) 結論的には、紙の在来の船荷証券と機能的には全く同じものということになるのか、占有についての日本法上の議論は後にされると思うのですが、紙の船荷証券と同様に電子文書でも有体物として担保に取れるか、すなわち先取特権の対象として認められるのでしょうか。14 ページ 3 の担保権の設定のところの 2 番目に記載されている点です。

(C) 私は Law Commission のペーパーをほぼ要約しただけにとどまりますので、英国法において担保権がそもそも認められる要件が何なのかということまでは、私の方では調査し切れていないので、そこは分からないのですが、いずれにしても担保権を設定するに当たって占有が必要なものに関しては、電子貿易文書にも占有を認めることによって担保権を設定できると。電子貿易文書だから、電子的な媒体だから占有ができないので担保に取れないということはないということにして、それ以外の他の要件は多分変わらないと考えているのではないかと、この文書からは推測しました。

(H) 12 ページの reliability (信頼性) のところですが、この Law Commission のコンサルテーションペーパーでは、例えば認証機関や登録機関などについて、特に提言があるわけではないということでしょうか。

(C) シンガポール法とは違って Law Commission 案ではこのような機関を置かないとなっていて、それは 6 ページに書いているのですが、シンガポール法を紹介するときの Law Commission の説明の中に、シンガポールにおいては信頼性の要件を満たすものであるというものの認証機関制度を採用するようであるけれども、イギリス法の Law Commission 案はこれとは違うということで紹介されています。ですので、Law Commission のパブコメに出した段階での案という意味では、シンガポール法の規律は認識しつつも Law Commission 案はそれを出さなかったという判断をしたということですか。

(H) 最後に、Law Commission のコンサルテーションペーパーでは、BOLERO や essDOCS

といった既存の制度との整合性について、何かコメントはあるのでしょうか。

(C) 最後に少し説明したのですが、BOLEROなどの規律が、この Law Commission 案が仮に施行された場合には、規約の内容が変わってくる、更改などが要らなくなるので、そういう形が変わってくるだろうという記載があります。この記載が、改正法の規律に従って、電子貿易文書として扱われるということになるということを経験として規約が変わってくるのだろうと書いているのだと思います。ですので、含まれると考えて規律しているのだと思います。

(H) ありがとうございます。私からは以上です。

(A) なかなか難しい論点で、最初の占有という概念さえ認めれば担保権の設定、例えば日本法でいえば質権などが設定できるようになるのかというのは、今日の後半の論点にも関わるところですよ。信頼性の要件は要らないかという話はなかなか難しく、Law Commission では割とある意味、気楽に、事実上の競争で淘汰されるから例えば前回も出ていたような、恐らく念頭に置いているのはインターナショナル P&I が容認してくれるかどうかみたいなどころできちんとチェックが働くから、あえて具体的な要件の規定は要らないと考えているのかもしれないのですが、日本法的にこのような割り切りができるのかというのは、また別途考えなければいけないところですね。シンガポールもイギリスとは違った判断をしています。

最後の●が言われた話は結構難しく、規約型のものの規約の部分が要らなくなるかどうかというのは、この法律ができて適用されればその限りでは要らなくなるのですが、準拠法の問題があるので、簡単に規約でそんなの全部落としてしまって、これはイングランド法でやるのだから大丈夫ですと書けばそれで済むのかどうかというのも、何かよく分からないところがあります。国際私法の問題もこのペーパーはあまり突っ込んだ議論をしていないのですが、そのあたりもわれわれは考えなければいけない気がして、いろいろな意味で●が問題にされたところは、このペーパーの読み方として重要な論点を含んでいると思いますので、このあたりの分析も将来的にきっちりお願いします。

(F) 今の●のご発言と近いところがあるのですが、幾つか質問させていただければと思います。1点目ですが、今回この Law Commission のペーパーは基本的に MLETR の方式を採用すると言っているということだと思のですが、どういう側面でそういうことを言っているのかということです。つまり、占有やその辺のところについては使わないと言っているわけですが、そうすると、UNCITRAL を採用すると言っていることの意味は、基本的に紙ベースの船荷証券や、今回の Law Commission のペーパーは手形なども含むようですが、そういった有価証券に対する英国法の既存のルールを電子的なデータであっても機能的同等性の観点から当てはめていくと。そういう手法の限りで MLETR を採用していると言っているのだという理解でよろしいのでしょうか。つまり、何をもって MLETR を採用すると言っているのかというのが、まず一つ目の確認事項です。まずそこからお聞きできればと思うのですが。

(C) 4.83 や 4.82 のところで Law Commission 自身が UNCITRAL の方式を採用しますと宣言しているので、このように書かせていただいております。●がおっしゃるとおり、紙のベースのものとは機能的同等性を有するというような、その仕組み自体をもって MLETR 方式だと言っているのではないかと想像するのですが、MLETR にかなり沿っているわけではないので、具体的にどういう意味をもって UNCITRAL 方式を採用すると言っているのかはよく分かりません。ただ、少なくとも例えば control という概念を採用したり、できるだけ国際的な調和が満たされるようにしたいという考え方、技術的中立性を重んじるという立場、そのような立場を重んじるということを UNCITRAL 方式と言っているのではないかと。4.79 の記載では Law Commission の改正法案が進むべき方向性として、国際的な調和、技術的中立性、control という支配の概念を使いますということが核として挙げられていたので、このような部分を MLETR の核の部分であると Law Commission が考えているのではないかと感じています。

(F) 基本的には機能的同等というところの考え方という、ある意味大枠のところですが、そこが MLETR の方式だということなのでしょうかね。そうであればそうかなと思います。条文だけ見ると MLETR とはかなり変えている部分があって、もちろん変えて全く問題ないのですが、何をもちて国際的に調和していると言うのかは、なかなか難しい問題だと思ったのが一つです。

それとも関係するのですが、あえて今回 possession のところについては、MLETR 方式は採用せずに、電子的なものでも possession できるのだと言っているとのことでした。おっしゃるとおり占有という概念はもちろん法域によって意味合いも全然違って来でしょうし、MLETR で考えていた possession の機能は、あくまで占有の事実的な部分に限った機能の話でしたから、例えば占有の意思みたいなことは全く考えていませんでした。従って、イギリスが possession と control については、MLETR は採用しませんと言ってはいますが、しかし MLETR の possession は基本的に英国法におけるいわゆる占有の意思も含めた possession とはまた別物の概念なので、そのまま control さえあれば英国法上の possession を認めるみたいなことはしなかったとしても、これはある意味、英国法に調和させるための技術的な問題であって、基本的な考え方は、control という考え方から出発しているという意味では MLETR 方式を取っているという理解でもいいのではないかと考えたのですが。それが二つ目のコメントです。

ですので、恐らくこれは日本でもそうだと思いますが、いわゆる事実としての占有と、法的な意味での占有は分けて議論する必要があるのだろうということを、このペーパーは示唆しているのではないかと思います。

それから、12 ページで、reliability (信頼性) について特別の規定を置かないということなのですが、ここも理解としては信頼性が要らないと言っているわけではなく、むしろ同等性を判断する上で、そもそも信頼性がなかったら同等性があるとは言えないということがあるので、特別に規定は置かないけれども、考え方としては MLETR で言っているような各要素なども含めて、やはり信頼性の判断自体はされるという理解でよろしいのでしょうかというのが二つ目の質問です。

(C) 信頼性の判断自体はするのだけれども、UNCITRALのように要件を列挙しないと。要件を列挙することによって狭めてしまうのではないかというような懸念があるということで、要件も含めて完全に判例法に委ねるという考え方のようです。

(F) そこは私自身も UNCITRAL の議論のときにもそう思っていましたし、確か英国代表もそんなことを言っていたので、そのような考え方が出ているのかなという気がしました。信頼性の判断について、シンガポールのように、国が何らかの事前の認証みたいな制度を置くということをするのだとすると、こういう要件を入れるのが大切になってくるのかもしれませんが、そうしないのであればイギリスのような方向で、個別的な判断の中で考えられていくという立法はあり得るのかと思いました。

最後ですが、●が最後におっしゃったことにも関わりますが、いわゆる規約型のものについてはどうなるのかということについて、これはコメントだけですが、ご紹介いただいたとおり、それは恐らく、規約は、例えば更改などを使わなくても済むようになっていくので変わっていくだろうと思います。この理解は前回、私の方からも報告しましたが、MLETR についてある essDOCS の担当者が言っていたことで、MLETR を彼らが高く評価しているらしいということの背景にある考え方と非常に近い部分があって、恐らく Law Commission もそういう担当者に話を聞いて、もしこれをイギリスで採用するのだったら essDOCS なんかの規約は、特に権利の移転などの部分については規約がなくてもできるようになりますというようなことを多分、聞いたのだろうと思っています。

ただ、前回、私はその報告をしたときにも●からは、準拠法の難しい問題があるのでそう簡単ではないでしょうとご指摘いただきましたが、そこはそのとおりだと思いますが、恐らくそういう規約型の実務の人たちはこのように考えているのだろうというのが表れていると思いました。

(C) 規約型の、今、●が最後におっしゃった部分ですが、Law Commission のペーパーには今後、規約の内容が変わっていくだろうとしか書かれていなかったのですが、Miriam Goldby さん、Law Commission 案を作成するときに関わられて、UNCITRAL の model law のときにも参加されていた●のお話を●に御紹介いただいたセッションで伺ったときにも、実務家の方からこういう規約は、実際、トランジションピリオドのときにどうなるのかという質問がありました。Goldby さんは回答として「そういうときにはもう紙に書き換えるしかないよね」というようなことをおっしゃっていました。普通のイメージとしてはあえて BOLERO などのそういうものを使っているのだから、法律で電子船荷証券が認められている国では電子船荷証券が認められている国の法律に基づいてそれを使って、認められていない国に行ったときには当然、規約ベースで今まで使われていたのだから規約ベースで有効で、ずっと電子的にやりたいと考えるのかと思いきや、多分この Law Commission の中で考えたときには、電子船荷証券が認められていない国に行ったときには紙に書き換えて、紙でやればいいのではないかと考えているのではないかというような考えに基づいて検討が進められているのではないかとの印象を受けています。

ですので、規約は Law Commission が成立した後は完全に規約の内容を Law Commission 案

に沿うように書き直した上で、イギリス法などそういう他の同等の法律がある国の中では、そのまま使って、ないような国に行ったときにはばばっと紙に書き換えて使うということ想像しているのではないかと。本当にそれが実際に実務の要請に合っているのかというところは、ちょっと疑問ではあります。

(A) そうなると規約型の場合よりも不便な世界をつくるような気がして、すごく違和感はあるのです。

(C) そうなのです、そうなるので、それだとワークしないのではないかと思ったのですが、そのときの話でも、規約型で今使っている中では結局、合意によって、皆さんが合意したところで規約型のものを使っているので、規約型で法律がなくとも債権的な世界で取引ができるときにはそれで十分だし、それ以外のときはそもそも電子を使うとしないかもしれないという話もされていて、ですので、そういう一部の国では電子船荷証券を認める法があるが、他の国ではない、その間での貿易となったときに、皆さんがどういう形で規約型のものを使うのかがちょっと分からないと思っています。そのときに参考になるのが最後の Law Commission 案のところの説明の最後に書いてあったとおり、仮に要件を満たすようなものであっても、当事者が documentary intangible とすることを意図していなかったような文書が、この法律によって documentary intangible となることはないというふうにこの人たちが考えているので、そういう電子船荷証券が認められていないような国もあらかじめ行くことが分かっているようなときには、そもそもそれを従来型の BOLERO のようなもので使っていく、電子船荷証券が認められている国間では、同じ物を電子船荷証券として使うけれど、何らかのアクシデントがあって電子船荷証券が認められていない国で何か起きたときには、紙に振り替えるという形でやっていくことを想定しているのか、この辺が具体的にどういうことを想定しているのか、実務的にフィジブルな観点としてどういうことを想定しているのかは、この Law Commission 案からはよく分からなかったです。今後、Law Commission のパブコメの結果などを見た場合には、それに対して意見が出ればそこがクリアになってくるかと思います。

(F) 今の最後の点は、既に米国は、これは今回、米国型と書いてありますが、非常に MLETR に近い形で、機能的同等性という考え方に基づいて船荷証券の電子化が認められているのです。essDOCS の担当者が言っていることを見ると、米国法準拠とは何かという問題がありますが、アグリーメントにおいて米国法準拠でやるのであれば、権利の移転などについては米国法に基づいてやる、すなわち更改という法的な形式は使わないと、どうも言っているようです。したがって、今でも同じような問題は多分あるのではないかという気がしていて、そのあたりがもし可能であれば、今後、調べることであればいいのかなと思います。つまり、米国で使われている essDOCS とか、そういうものについて調べることであればいいのではないかと思います。

(A) やぶ蛇なことを言って申し訳ないのですが、質問していただいた、UNCITRAL の方式というのが、いかなる理由でいわれているのかというあたりは、●の目からも一度き

っさり文書を分析していただけないでしょうか。何かぼやっとした意味で使っている機能的等価物アプローチという程度の使い方なのか、もう少し何かコアな幾つかの重要な要素がきちんと押さえられていると見るべきなのかというあたりは、ぱっと読んだだけでは分からないところがありましたので、少なくとも日本の電子債権法のようなもので約束手形の電子化をするという話とは、だいぶ違ったアプローチであるというのは分かるのですが、その程度の意味でしかないのか、もう少し何か、少なくともコアな UNCITRAL のモデル法 の精神は、個別的にもきちんと押さえられているのかというあたりの分析が重要だと思いますので、可能な範囲でやっていただければと思います。

(F) 分かりました。次回までに読んできます。

(A) よろしくお願ひします。その他、どの点でもご意見・ご質問はございますか。既にイギリスのペーパーへの質問という形で、今日の今からお話しする具体手的な制度設計の論点が随分出てきてしまっているのですが、次に進んでよろしいのでしょうか。資料4、第3「具体的な制度設計について」ですが、進んでよろしいようでしたら●からご説明いただければと思います。非常に長いのでどこかで切ってお願ひします。

(B) 承知しました。それでは第3「具体的な制度設計について」ご説明します。ここでは大きく分けて2部構成としていて、一つ目は1ページ目の1「逐条的検討」で、二つ目は16ページの2「特に検討すべき事項」です。

まず一つ目の「逐条的検討」ですが、紙の船荷証券に適用される各規定において認められる機能が、船荷証券が電子化された場合にも認められる、または電子化された場合には同様の規律を設けるものとすべきか否かについて、逐条的に、すなわち紙の船荷証券に適用される規定ごとに検討すると、このようなものです。

2ページ以下に表を作っていて、その右側の欄に○×などいろいろ付けています。○は電子化された場合にも適用を認めるか、あるいは同様の規律を設けるべきであると考えられるのではないかというもので、×は電子化された場合には適用を認めないか、同様の規律を設ける必要がないということも考えられるのではないかというものです。他方で※を付けている部分は、実質的に何かご議論いただきたいというものではありませんが、電子化された場合には紙の船荷証券における概念に相当するものを検討する必要があるのではないかと思われる事項について、※を付してコメントしています。

なお、ここでは電子化されたものが利用された場合の法律関係の実質を検討しており、○を付したものについても、例えば法制執務の観点から必ずしも明文の規定を設ける必要がないということも場合によってはあり得るかもしれません。そういった点については、実際の立法の在り方、例えば電子化されたものを船荷証券そのものとするのか、船荷証券そのものではないとするのかなどの基本的な考え方が幾つかあり得る、どのような立場で実際の条文を作っていくのかによっても変わってくるかとは思いますが、ここではそういったところまでの検討は予定しておらず、あくまでも実質の検討をいただければと思っています。

また、電子化された場合の要件などについても、ここでの議論の対象とはしておらず、

例えば紙の船荷証券に認められている交付や裏書などの概念について、電子化する場合に相当する概念やその内容や要件についても、これらの点は後日検討することにさせていただこうかと思っています。

逐条的な検討の対象としている規定も随分たくさんあるので、ざっくりと四つのグループに分けています。一つ目が、2 ページの商法第三編第三章第三節及び第四節の規定で、これは船荷証券について直接規定しているものです。二つ目は、6 ページで、商法の規定ではなく民法の有価証券の規定について整理しています。三つ目は、11 ページで、商法のその他の規定です。四つ目は、12 ページの終わりの部分で、国際海上物品運送法の規定です。この四つに分けて表を整理しています。

なお、紙の船荷証券について適用される規定は、これらに限られるものではなく、物や有価証券を対象とする規定についても、紙の船荷証券が適用される可能性はありますが、全てを網羅的に挙げるのは困難なので、まずは船荷証券や有価証券の効力として規律されている規定を中心に整理していくことで、電子化されたものが利用された場合の法律関係の実質を見ていくことができるのではないかということで、このような整理としています。それでは、2 ページの商法の 757~770 条の規定の関係での整理、まずここまでをご説明させていただければと思っています。

最初に 757 条の船荷証券の交付義務の規定ですが、こちらは電子化の要件等は後日検討させていただくとして、電子化を認める何らかの根拠規定を設ける必要があるという意味で、適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという形で整理しています。その場合に検討すべき事項としては、①電子化された船荷証券を発行するのに相手方（荷送人や傭船者）の同意を要件とすることについて、どのように考えるか、②同意を必要とした場合において、海上運送状に関する商法第 770 条第 3 項と同様に、その方式に関する規律を設けるべきかどうかという、相手方の同意の要否やその方式に関する問題がまずあるかと思っています。次に③として、紙の船荷証券には認められている数通発行について、電子化された場合には認める必要はないのではないかということも考えられるのではないかということで、そのような問題提起をしています。

それから④、船積船荷証券に関する第 2 項の部分ですが、電子化された場合には紙の船荷証券のようにいったん返してもらってから発行するというのではなく、運送人に記載事項の事後的な追加を認めることで対応することも考えられるのではないかという形で問題提起しています。ただ、4 点目は、電子化した場合において運送人に事後的な追加を認めるのであれば、それで足りるかもしれないという程度のものであり、そのような追加を認めるべきか否かという問題を正面からまだ取り上げているわけではない段階なので、現時点では議論しにくいところがあるかと思われまして、仮に追加を認めたとしても同様の規律を維持するということもあり得る部分かと思っています。いずれにしても技術的な論点だと思っています。ということですので、①②の同意の問題や、③の数通発行の要否を中心にご意見を頂ければありがたいです。

次が船荷証券の記載事項についての 758 条の規律です。電子化された場合の記録事項として、紙の船荷証券と基本的には同一の規律が必要であろうと思われるので、適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。もっとも、電子化された場合には若干の変容もあり得るのではないかということで幾つかの問題提起をしてい

ます。具体的には①第1項第11号（数通発行の場合）について、別段の定めをすべきか。②第1項第12号の「作成地」について、電子化された場合にどのように考えるか。③電子化された場合、第1項第12号の「年月日」に加えて、例えば時刻といったようなものも必要とすべきかといったような3点をまず指摘しています。数通発行の関係は先ほどご説明したとおり、数通発行をそもそも認める必要があるのか、ないのかというところに関わる議論かと思っています。そして④については、船積船荷証券に関する第2項につきましては、電子化された場合には運送人に記載事項の事後的な追加を認めることでも対応できるのではないかという形で問題提起していますが、こちらについても先ほどのご説明と同じ議論となるかと思っています。

続きまして759条、荷送人又は傭船者の通知に関する規律ですが、こちらにつきましては電子化された場合にも適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという形で整理しています。

その次が船荷証券の不実記載に関する760条の規定ですが、こちらについても電子化された場合には適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという形の整理をしています。

そして、運送品に関する処分についての761条の規定ですが、こちらについても同様に電子化された場合には適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。もっとも、この条文に限った話ではありませんが、具体的な規律の在り方については先ほども申し上げましたとおり、電子化を検討する場合の方向性に関するなかなか難しい問題があるかと思っていますが、そういったところはまた今後の課題として、本日のところは同じような実質を電子化した場合にも維持すべきかどうかという観点からのご意見を頂戴できればと思っています。

次が譲渡又は質入れに関する762条の規定です。こちらは、電子化された場合には電磁的記録を質権の目的とすることができるかについては、これが物であると言えるのかといった問題があるので、その部分については適用を認めないか、同様の規律を設ける必要がないということも考えられるのではないかという整理をしています。他方で、762条の規定のうち、それ以外の部分については、電子化された場合にも適用を認めるか、同様の規律を認めるということでのよいのかという整理をしています。質権の目的とすることができるかについては、大変難しく、また重要な論点だろうと考えており、後ほど2の「特に検討すべき事項」において特出ししているので、そこでご検討いただければと思っています。

続きまして、船荷証券の引渡しの効力に関する736条の規定については、電子化された場合にも適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。

そして、運送品の引渡請求に関する764条の規定についても、同じように電子化された場合には適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。ただ、ここでは電子化された場合に、その電磁的記録を無効化することができるのであればそれで足りて、あえて引換えを要求しないということもあり得るのではないかとも思われるところで、そのような問題提起をさせていただいておりますが、それでも引換えにするということでは特に問題があるというわけでもないかと思っていますので、電子化の技術的要件にも関連するところなので、そういったところの検討がさらに具体化してから検討するというところでもよろしいのではないかとも思っているところです。

続きまして、数通発行がされている場合の規律であるところの 765～767 条の規定ですが、これらについては先ほど問題提起したとおり、数通発行については、電子化された場合には認める必要がないということも考えられるところではあるかと思っていて、そうであれば数通発行を前提とするこれらの規律については、適用を認めないか、同様の規律を設ける必要がないという整理も考えられるのではないかとということで問題提起しています。

続きまして、船荷証券が作成された場合の特則に関する 768 条の規定ですが、こちらについては電子化された場合には適用を認めるか、あるいは同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。

その次が複合運送証券に関する 769 条の規定です。複合運送証券についても電子化の対象とすることでよいのではないかとのご議論があったかと考えていますので、基本的には電子化された場合には適用を認めるか、同様の規律を認めるべきではないかという整理をしています。もっとも、船荷証券の交付義務に関する 757 条の規定において検討すべきものと同じような問題があるものと思っていまして、すなわち、一つ目として、電子化された複合運送証券を発行するのに、相手方（荷送人）の同意を要件とすることについて、どのように考えるのか。二つ目として、同意を必要とした場合において、海上運送状に関する商法第 770 条第 3 項と同様に、その方式に関する規律を設けるべきかという、相手方の同意の要否、またはその方式に関する問題が同じようにあるのだらうと思っています。三つ目として、紙の船荷証券に認められている数通発行についても、同じように電子化された場合には認める必要はないのではないかとという点が問題になるのではないかと思います。また、769 条 2 項の関係では、電子化された場合にどのように改正法案の案文を書くのかというのは、非常に難しい問題があるかとは思っていますが、本日はそのような問題点に踏み込むということではなく、あくまでも法律関係の実質についてご議論いただければと思っていますので、後日の課題とさせていただければと思っています。

最後に、海上運送状に関する 770 条の規定ですが、船荷証券の電子化との関係で問題となり得るのは 4 項の部分、すなわち電子的な船荷証券が発行されていくときには 770 条の規定は適用しないということによいのかという問題があろうかと思いますが、こちらについてはそれでいいのではないかとということで、適用を認めるか、同様の規律を設けるべきではないかという整理をしています。

なお、検討すべき事項として問題提起しているのは、船荷証券を電子化するに当たって何らかの技術的な要件を定めるということに今後なってくるかと思いますが、そこで定められる技術的な要件と現行法上の海上運送状の電磁的方法についての技術的要件が異なるということになった場合には、海上運送状の電磁的方法についても再検討する余地があるのかもしれないという問題意識です。こちらについても、船荷証券の電子化に関する技術的要件に関連するところで、また後日の検討でもいいかと思っています。商法の主だった規律についてのご説明は以上で、また長くなるので取りあえずこちらで切っていただいてもよろしいかと思っていますが、いかがでしょうか。

(A) それでは、ここまでのところで何かご意見・ご質問がございましたらどうかよろしく申し上げます。

(G) 分かりやすいところからいきたいのですが、最初の 757 条の①の相手方の同意を要件とするかどうかという点があります。後で海上運送状についても同様の点がございます。ここはある意味ではそうだと思うのですが、気を付けなければいけないのは、元々運送人側も、荷送人が要求するからといって、電子式船荷証券を発行する義務などを課されてはたまったものではないし、誰も想定はしていないと。船荷証券に関しては要求される限りは発行する義務があるという規律になっていて、現にそうなのですが、電子式船荷証券については、まずもって運送人側に仮に要求があったとしても、発行するかどうかのオプションがあるし、逆に当然ながら、ここで①に書いてあることとも関係しますが、運送人側が電子式船荷証券を発行したいと、もうシステムを入れたから全部それでやりたいと言っても、同意なしで発行できるということはありません。その意味ではある種、揚げ足取りみたいな話に結局はなってしまうのですが、書き方としては双方の同意があるときに発行すると。それ以上でもそれ以下でもないのではないかと思います。まずはその点だけで。

(B) われわれも整理する段階では全く同じような考え方で、端的に言ってしまえば両方が合意した場合に電子化されたものが利用できるということを想定してしまっていて、相手方の同意だけという形で論点提示したところが分かりにくかったかもしれませんが、あくまでも 757 条の規律が交付義務という形になっていましたので、恐らく何かしら法律の案文を作っていく際には同じような建て付けでやっていくということになるかと思いついて、そういう発想で立つと相手方の同意が要件になるのではないかとこの形で、問題提起はしているのですが、背後にある考え方としては電子化されたものの交付義務が運送人にあるというようなことは考えていないということです。すみません、ここは分かりやすくどこかに書くべきだったと思いますし、また今後、何か整理をしていくに当たっては意識して資料作成をしたいと思います。

(G) すみません、別に資料作成うんぬんという趣旨ではなく、今の点自体は特段どなたもご異論がないかと思うのですが、立法を具体的にする中で今みたいな話で単純に電子船荷証券と読み替えることによって、そのような誰も意図していなかった結果にならないようにというのはあるのだろうと思っています。

(A) ご指摘の点は気を付けていただければと思います。一番簡単にするなら、船荷証券を交付する荷送人の要求があれば船荷証券を交付する義務があると規定した上で、ただし荷送人の同意があれば運送人は電子的な船荷証券でそれに代えることができるという、相手方の同意を要件とする「できる規定にして」にするというイメージなのだと思います。ただ、技術的にどう条文を書くかはともかく、電子的なものでいける場合が両者の合意に基づく場合だという実質は、どこかできっちり、はっきり確認的に書いておいていただいた方がいいかもしれないですね。ただ、この点について、実質としては皆さん異論はないでしょうか。

(G) そこは確認しないと。

(J) 私もここは何を聞かれているのかよく分かりません。実質をおっしゃられているのだったら今の全く●、●のまとめどおりの理解です。ただ、書きぶりや形式のことだと、これは商法の中に書き込むのかどうか次第ですよね。紙の船荷証券と同じ法律の中に書くのか、全く別にするのかで多分全然違ってきます。電子 B/L について、これを別立てにするのであれば、電子 B/L の発行請求があった場合ということなので、これは相手方の同意もへったくれもない話ですよね。現行のこの 770 条ですと、これは紙の海上運送状もあるということが前提なので、そういう場合には電子的な海上運送状について、相手方の承諾があれば出せるという形になっています。

ですから、もう一回整理すると、ここに書いてあるのがどのレベルの同意という話なのか、どんなレベルの要件かよく分かりませんでした。実質的には、私は今、●がご確認されたようですので反応しましたが、全く同様の理解をしています。ただ、同意が要るか要らないかというのは、紙と併せて書くのか書かないのかとか、規律ぶりによって全然変わってくるのだろうと理解していますがよろしいでしょうか。

(B) まさにそのようなことで、実際どのように書くかによってそこら辺が正面から出てくるような規律ぶりになるのかというところがあるかと思いますが、今のところぼやっとイメージしているのは、先ほど●にまとめていただいたとおりのようなイメージで、紙の船荷証券の交付に代えて、相手方の同意を得て電磁的なものも出せますよみたいな形を考えているので、そういうことによって両方の同意が事実上、必要になるということになっていくというようなイメージでおります。

(I) フレイトフォワードの方から言うと、電子的船荷証券は船会社から言うと導入がかなり遅れる立場になるだろうと思うので、おっしゃるとおり、これはある程度、荷主の要求によって出すという形にどうしてもなるので、そのときに応じられない場合も当然出てくるので、先ほど●がおっしゃられたような形での、何らかの双方の同意と言うかどうかは別にしても、体制が整っていないときに出さなくてもよいというような括弧がやはり必要になるだろうと。早急にこれだけ進んでいくとも限りませんので、システム導入が各社の力や能力にかかっているところが多いと思うので、●がご指摘のとおり、そのように規定されるかは別にして、●の考え方に同意します。

(G) これは問題をややこしくするだけかもしれないので、適切かどうか分かりませんが、あえて念のために問題提起として申し上げますと、荷送人または傭船者だけの同意でいいのかと。必要的記載事項として荷受人も書くべしとされていますが、その荷受人の同意もなくていいのかということは、一応、検討課題にはなるのだと思います。というのは、実際に船荷証券を導入するときには、荷送人と運送人だけではなく、実際に最終的に荷受人となって引渡請求をする人も含めた全員の同意があって初めて導入していくわけです。全員が規約に参加しないとできない、その前提なわけです。法律でこれを認めてしまって、荷送人が合意しましたと。それで荷受人が実際、指定されている場合、記名式船荷証券の荷受人の場合は、実際は私は嫌だよ、そんな体制もないしということになると、結局、荷

受人は事実上、権利行使ができなくなるわけですね。電子船荷証券の移転を受けることによって権利行使をすることができる、そういう立場に立つのだけれども、実際は自分はその用意がないと。だから、荷受人として指定してもらったことが空文に帰してしまう。

この荷受人の記載は、当然ながら実際は指図式である場合が結構多くて、指図式の場合は指図を受ける人、譲渡を受ける人が買主なわけですが、その人たちとの間に事前の約束もできているし、純粹に理論的には船荷証券を発行する段階では未定なのだから、荷送人はその準備がある人、電子式船荷証券を使う準備がある人に対して初めて譲渡が事実上できると。そういう形になる。だから考えなくていいだろうとも言えるかもしれない。

変な話をくどくどと言いましたが、仮に記名式船荷証券のときにその人が実際は準備がない人だったら、荷受人の権利は実際、行使できない。それはそれでいいのかということ、教室設例的ではあるのですが、思っています。これは突き詰めて言うと、運送人側の問題よりは荷主側の問題なのだと思いますし、逆に荷受人の同意も要するなど書いてしまうと、またそれはそれで技術的な難しさもあるのかもしれないし、放っておいた方がいいのかもしれない。問題提起だけで解は全く持っていないので、皆さんのコメントを頂ければと思います。

(J) 今の点でいいですか。若干違和感があるのですが、第三者は電子式船荷証券になるのかどうかは分かりませんよね。ですから取引上の必要で大丈夫だろうとか、大丈夫ではないだろうという判断を最初に荷送人がするのだと思うのです。事情は変わってき得るのですが、紙にも載せる、紙の船荷証券に切り替えられるというのが前提なのか、この点は私は前回休んだので議論があったかよく分からないのですが、紙にも載せられるか載せられないかというところがポイントになって、第三者の同意というのは問題にならないものと思います。これは流通を前提とする話だと、相当違和感のある話だったのでコメントさせていただきました。第三者が権利を行使できなくなったらそれはもちろんまずいのですが、当初、電子式で発行されても、先ほどのイギリスのご報告を拝聴している限りでは、書き換えやそういった紙に戻すというようなことも前提になっていたのではないかと感じました。その点はいかがなのでしょうか。

(B) まさにご指摘いただいたとおりで、資料でいうと18ページに少ししか書いていないところなのですが、3で電磁的記録から紙の船荷証券、紙の船荷証券から電磁的記録への転換を認めることについてどう考えますかというところで、こちらについてはこういったものを入れていくという方向でいいのではないかと考えていて、そういったところのご意見も伺えればと思っています。先ほどの●のご指摘については、そういったところでは対応が可能な部分も多分にあるかと思っているところではあるのですが、他方で実際に転換の請求をしたときに、なかなか応じてくれなかったときにどうなるのだということまで考えると、いろいろな問題はあるのではないかと考えているところです。そういったところも含めて検討していくことができればと思っています。

(I) ●のご指摘はもっともだと思のですが、船会社あるいは運送人は取引の外になるので、荷送人、荷受人の関係はまさに分からない状態ですから、先ほど●がご指摘のよ

うに、荷受人あるいは将来の船荷証券所持人の同意を要するということになる、非常に動かしがたいものになってくるので、そこはやはり先ほどの●のご指摘のように、紙に移し替えるというところで対応することが合理的な形だろうと思います。そういう意味ではあくまで船荷証券というところでは、荷送人あるいは備船者および運送人との関係でよいのではないかと考えています。

(D) 今の話で、●のお話に付け加えると、そもそも船荷証券が必要だというケースは、荷主が持ち出すケースが多いというのは事実だと思いますが、その裏に何があるかという、多くの場合は銀行がL/C取引において、B/Lが必要だと指定してきています。従って、実は関係者の合意をどんどん突き詰めていくと、そもそも銀行が電子でもいいのかどうかという、そういうところも多分出てきてしまうので、その合意をいろいろと考えだすと、銀行もさらに信用状の発行銀行、いわゆる買取銀行など、複数の銀行が出てきますし、それに加えて先ほどの荷送人、荷受人、運送人、結構いろいろな関係者が出てくるので、そこはちょっと留意した方がいい点かと思いました。

(A) 先ほどからの議論は、ロッテルダム・ルールズでははっきりある立場を取っているのです。●がご指摘のようなことは議論があったのですが、結局、●や●がおっしゃったとおりの考え方で、そのような規定が置かれています。譲渡不能な電子的運送書類の場合も含めて、荷送人の合意だけで発行していいというのが8条(a)です。荷受人が受け取ってくれず困ったことになったらどうするという話は、基本的に自分が取引するような相手が受け取ってくれないにもかかわらず、電子的なものを要求してしまった荷送人が後始末するという形です。そのために10条という規定があり、電子的運送記録を紙の運送書類に交換する権利があって、それを行使して紙に替えてその先、進める。二度手間になるけれども、それは自分が荷主のニーズを誤ったので仕方がないということになっています。

ここでさらに●の言われたような、ありとあらゆる関係者の合意なんてことを言い出すと、恐らく発行要件としては重くなり過ぎて、発行が非常に手間になります。そこで発行要件の方の合意の相手はあまり広げないというのが●の発想は基本的にそうだと思うのですが、それは先例もあるような立法の手法なのだと思います。もちろん今後、それでワークするかどうか検討していただければと思いますが、一応、先例もある手法ではあるということはおききたいと思っています。

(G) 私はもう一つ、通数の点についてはさすがに結論を出した方がいいのかもしれないと思っています。あるいは、もっとさかのぼって言うと、恐らく全体として○や×の中でずっとこれから逐条審議をして、全員のコンセンサスが得られればいいけれども、得られないものもあるかもしれない。では、どうするのだ、立法できないなんてことはあり得ないわけで、最低限、これは絶対に×でなければいけないもの、絶対○でなければいけないもの。あるいはそこはあえてぼかして、言ってみれば判例・学説の進展に委ねるものと言っても変ですが、そういう区分けした考え方が必要で、一方で特に○であるべきもの、×であるべきもの、さらにどちらが優先かということ、恐らく×であるところだけは実際に不都合が生じてしまうので、そこはできるだけコンセンサスが合った方がいいと思うと。

そういう中で通数の問題は、これはあくまで私見ですが、さすがに×でいいのではないかと思うのです。というのは、元々紙の船荷証券でも3通出るというのは、よくよく考えてみると極めて奇妙なことで、日本流に言えばまさに有価証券で権利がそこに化体されているのに、同じものが三つも出て、早い者勝ちで、1通出たら残り2通は無効になる、理論的にはどう見てもおかしいものですよね。だけれども、歴史的な経緯があるので今でもそれは行われているし、それを禁止する、禁圧するということでしょうかね、それはおかしいと。

ところが、電子式船荷証券に関して見ると、実務に出ているものについても、規約型でそれを認めている例があるというのは、私はあまり聞かないし、そういう歴史的な経緯を別にして、理論的にあるいは制度設計的にそうでないとまずいというふうには、どう考えても思えないです。少なくとも運送人側に、そういう船荷証券を認めてほしいというニーズがあるとも、あまり思えないのです。

あと残った問題は、荷主側が、歴史的に紙で認められているのだから、電子的船荷証券についてもそういう歴史的なニーズを、論理的には変だけれども認めてほしいというのがあるかどうか、そこだけにかかってくる。それも正直多分ないだろうとっていて、ここができればもう×、要は数通発行は認めないという方向性をこの研究会として出していただいて、批判があるならどうぞというぐらい言ってもいいのではないかと思っています。

(A) 前回からご指摘があった点ですし、これは完全にパラレルな世界をつくらないという例外的なものですが、重要な話ではあるので、皆さまからもご意見いただければと思います。●はかなり強く、電子的になった以上は数通発行などということはやるべきではないし、それに関係する規定なんかも検討する必要はないというお立場です。これは他の実務家の方も共有していると考えてよろしいですか。運送人は、これはみんなそうだと、恐らく異論はないとは思いますが、荷主側も異論がない感覚でしょうか。

(I) 私はちょうど間に入っている立場にあるのですが、●がおっしゃるように出す側からすると、数通出すというのは非常にリスクが高い話になりますし、電子で出す以上は1通でいいのかなと私も思っています。●がおっしゃったように今まで数通出しているという意味が、確かにあまりメリットがあるような気もしない。1通失ったときにまだ2通あるという程度の問題かとは思っているのですが、そうであればこれが失われないという前提であれば1通で十分であろうと、私も思います。

(A) ●も同じ感覚でしょうか。

(H) 日弁連において、数通発行にすべきか、1通発行でも差し支えないのかということについて意見を取りまとめたわけではありませんが、個人的には●と同じ考えで、電子化するのであれば1通で足りるのであり、数通発行を認める意味はないのではないかと考えています。

(G) 私はかなり強いニュアンスで申し上げましたが、確かにこれは実務には大きな変

革をもたらすかもしれないので、一応、慎重に考える必要があって、今申し上げたのはあくまでも私にはそうとしか思えないという以上のものではないです。私は今回、船主協会の推薦で出ていますが、船主協会ですら事前に「そういうふうにするぞ」と言って了承を取って発言しているわけではありません。その意味では、今日の議論を踏まえて「私はこういうことを言ったよ」と事後的にでも報告して、もしも「あなた、ちょっとそれは理屈に走っているけれども、実はこれこれこういう実務的ニーズもあるから、あまり頭の中だけで考えてはいけませんよ」ということが、万々あれば、それは恐縮ですがフィードバックさせていただきます。ただ、それはないのではないかと考えています。今、傍聴者の方に振るのがいいのかどうか分からないのですが、そこは今やらなくてもいいかもしれませんが。

(A) 現段階で最終的な結論を出すわけではもちろんないでしょうから、恐らく●にお願いするとすれば、数通発行の合理性としてかつて説かれていた——今でも本当に妥当するかどうかよく分かりませんが——理由が電子の世界でも少しでもあるかということだけは、きっちり詰めていただく必要があるかと思えます。

紛失の話は、多分、電子の世界だとなし。少なくとも、数通の電子的な運送書類を認めることで克服すべきような問題では恐らくないでしょうから、そうなるあまり関係ないということになるのでしょうかけれど、その他の理由で数通発行が正当化できるか、さらに検討していただければと思います。ただ、この場の感触は比較的ネガティブな感触が強かったということは念頭に置いて検討いただければと思います。

(B) 承知しました。

(D) 差し出がましいのですが、私の方ももしよろしければトレードワルツの関係で大手の商社の運輸関係の部門の人などが集まる会合があるので、数通発行に関する部分はそういった場でも私から軽くヒアリングして、またこの場で次回以降でもフィードバックさせていただきます。

(A) お願いします。ただヒアリングされた方が誤解されないような形でお願いします。数通発行の話は、バックアップのデータを保存するといったような話では決してなくて、それを持っている人が全て請求できるような電子船荷証券を同じ運送品について複数出してしまうということの可否です。自分は1個持っていてもう一つ別のものを持っている人が請求したら、その人に引き渡されてしまうような、そんなものとして作るということの是非ですね。複数発行と言うとあまり船荷証券になじみがない人は、よく念のためのコピーのことで誤解してしまうのですが、そここのところ誤解が生じないように慎重にお聞きいただければと思います。

(D) 分かりました。

(J) 私も理論的にも数通発行は不要だと思います。今、私は、数通発行は「論理的にあり得ない制度」だとは思っていません。特に船荷証券の場合、あまり善意取得もされな

いし、1通をなくしてももう1通あれば運送品を受け取れるので、先ほど●がおっしゃっていたような使われ方はあるのだらうと思っっているのですが、電子式船荷証券の場合にも物理的な滅失、要するに船荷証券の喪失がないということであれば、数通発行で議論するのは恐らく喪失の場合だけだらうと思うので、先ほど●が実務でもしそれ以外の使われ方があるのであればとおっしゃった、そこに尽きると思います。私は思いつかないのですが、多分ないと思いますが、もしあれば検討に値するけれども、今、通常、船荷証券を日頃から考えている者とすれば、喪失がありえないのに二通、三通ある必要は全くないだらうと感じます。

(K) 先ほどメディアの変更の議論があったと思うのですが、この場合、電子から紙に替えたときに、そこで数通発行という付加的なものを付け加えることができるという制度設計にしないと、置き換えたときにも1通しかできないということになってしまうような気がするので、そこは考える必要があるのではないかと思います。

(A) その手当ても必要なのと、船荷証券を、紙の方を電子的なものに替える場合には3通持つておかなければいけないかなど、そのあたりの後始末をいろいろしなければいけないことがあるのですが、検討をよろしくお願いします。ちなみにロッテルダム・ルールズ10条には若干の要件が置かれています。

(B) ご指摘ありがとうございます。検討します。

(A) その他、細かな点がいろいろ指摘されているものがあるのですが、よろしいですか。作成地をどうするかといった問題があります。電子的なものは作成地は記載事項でなくすというのも、割り切り方としてあり得ますね。

(G) まさに図らずもおっしゃってくださった作成地あるいは時刻とかいうのは、おっしゃるとおりだと思っています。これは同じように私の全くの私見という意味からすると、作成地という概念は恐らくなじまないのだらうとは思っっているのですが、例えば管轄などの原因などで、日本は関係ないかもしれないけれども、いろいろな諸外国の法制の中で、やはり作成地という概念を一応取っておいた方がいいのかもしれない。でも一方で、電子式船荷証券の作成地ということになると、ひょっとすると実際の貿易のルート、例えば日本から東南アジアというのとは全然別の場所、実際にサーバーか何かを借りている場所を発行地としてしまって、あまり実際の運送とは関係ないところが作成地という概念を通じて管轄原因になってしまって、それが適切でないかもしれない。そうするとやはり良くないかもしれないなどと思っ、あまり考えが正直まとまらない状況です。

これはもしそれが適切でしたら、先ほど●が荷主側に聞いてみるということではあったのですが、同じように実務、実際に発行する船会社にも一応意見を聞いて、ある程度、少なくともまずは私の役割で言えば、運送人側の意見集約みたいなものができるかどうかということをやってもいい問題かもしれないと思っっています。個人的にややネガティブという程度なのですが、あまり通数の問題ほど強く言うのは適切ではないだらうという感覚を

持っています。

時刻の方はもう少し、発行の時間差によって何かの問題があるということでもないでしょうから、あまり時刻までは要らないのかなどとは思いますが。なまじ入れてしまうと、「それはいつの時刻なのだ」と必ず聞かれるのですよね。日本時間ですか、UTC ですかとか、そういう細かな話になってしまう。今は発行日だけで回っているのだから、それでいいのではないですかと。議論はあるかと思えます。あまりはっきりしない意見で恐縮です。

(I) 先ほどの時刻の点ですが、L/C 取引では船荷証券の発行日が基準になっていまして、その意味では時刻まで入れると、先ほど●がおっしゃったように非常に難しい問題が生じるので、発行日だけでよいのではないかと思えます。

(C) ここに時刻と入れている理由の一つが、前回の発表で●から頂いた資料の UNCITRAL の MLETR の 13 条の二つ目のポツなのですが、裏書に関しては電子データ上では順番を明らかにするために裏書の日時データが不可欠となるので、MLETR の考えでやると 13 条で電子的な場合には時刻が必要という考えなのかと思って、こここのところでも、今後の裏書というところを踏まえて時刻という欄が必要かと思ったのですが。

(A) ●に聞いた方がいいのでしょうか。つまり、船荷証券の必要的記載事項として時刻を要求するようなことが、UNCITRAL のモデル法から来るのかという話と、裏書も含めてこういう形で記載事項的な形で要求されるのか、後できっちりそれが確認できればいいということなのかということですね。

(C) はい。

(F) 13 条に関して申し上げますと、条文そのものが時間を表示しなければならないというときには表示しなさい、あるいは表示できるとしている場合には表示してもいいよという、そういう話ですので、記載事項として必須であるというわけではなくて、むしろ記載できないとしてしまうとたとえば裏書など、順番を判断する場合に困るのであれば入れてもいいですよと、そういう話だと思のです。裏書の順番を判断するのは、必ずしも別に時間でなくても例えば数字を 1 番、2 番、3 番みたいな形で順番を付けるという形でもいいのかもしれませんし、いろいろな方法があり得ると思えます。私のレジュメの表現があまり良くなかったかもしれませんが、必ず時間まで入れなければいけないということを含意しているわけではないだろうと思えます。

ついでですのもう一言申し上げたいのは、UNCITRAL の MLETR の方では記載事項のところに関して言うと、必要的記載事項以外にプラスアルファで記載することが認められるということの一つの売りになっているというか、特徴だと考えていてそういう条文を置いているのですが、今回われわれがもしそれを日本で立法化する場合に、必要的記載事項以外のことについても記載することが妨げられないみたいなことを入れる必要があるかどうかについては、別の件ですが論点になるのではないかと。その場合には時間などもそこに含まれると思うので、そこは考える必要があると思いました。

(J) 信用状条件で日付は重要ですが、そこで時刻まで求めるような実務になるような気は全然しませんよね。ですから、そういう点では時刻は要らないのだろうと。どういった場合に役に立つかということのを仮に無理して考えるならば、もし数通発行があった場合、これが別々に譲渡されたという場合にはあった方が便利な場合もあるかなぐらいしか思いつかないので、数通発行がないということが前提であれば、差し当たり時刻は私も要らないような気がします。

(A) 時刻の方はいろいろ意見が出ましたが、作成地はどうですか。信用状だと船積地は非常に重要な情報なのだけれども、作成地が船積地と見なされる規定は確かあったと思うのですが、作成地そのものが非常に必須の情報でしたでしょうか。これは私からの質問です。

もう一つは、そもそも作成地が法的にどんな意味があるかということと、記載事項とするかというのは一応別の問題ですが、前者についてはまた広く確認していただければと思います。作成地が法的に意味を持つてくるかということ、例えば古典的には1924年の船荷証券条約は、船荷証券作成地（発行地）が締約国内である場合に適用されるので非常に大きな意味があったのです。ただし、日本は国際海上物品運送法の適用のためにそのようなルールは取っていませんし、まして電子的船荷証券な場合に有効な連結点とはとても思えないと思うのです。だから紙の場合には——記載事項にするかどうかは別問題として——、一定の範囲で作成地というものが機能した可能性もあるのですが、それは電子的な場合でも同じようにそれが機能するのかどうかということ一度、実質として検討していただければと思います。

その他、どの点でもございますか。最初の二つぐらいの話に集中していますが、後の方も含めて。

(I) 後の方でもよろしければちょっと。別途、打ち合わせするといえますか、重要だとおっしゃっている質権のところを。

(A) 質権については後で説明がありますのでそのときにしましょう。

(I) 分かりました。それで結構です。

(E) 見当外れなコメントかもしれませんが、767条の二人以上の所持人から請求を受けた場合の規律について、先ほどの数通発行を認めないのであれば要らないのではないかと書かれています。確かに数通発行の場合が主かとも思うのですが、例えば株式の振替制度で何らかの理由でデータが増えてしまって、善意取得があったときに結局、最後、振替機関のところでは何とかするという制度があったかと思います。このようにデータがどこかで偽造されて権利者が二人以上存在することになってしまう場合があり得ないとはすれば、正面から複数発行を認めなくてもあり得るような気もします。その際に片方は偽造だということで処理できるのであればいいのですが、そういかなかった場合

が果たしてあり得るのかどうか。

今回の話は振替制度のような集権的な機関を置くことをあまり想定せずに、どちらかというとブロックチェーンを使うことを念頭に置いているのだと思うのですが、その場合にはそういうことはあり得ないのだということであれば良いのですが、私はその辺の自信が全くないもので、数通発行を認めないことと完全にリンクさせて削除してしまっているのか、別の可能性もあり得るのではないかとということをお伺いする次第です。

(C) 間違っていたら恐縮ですが、そのような場合は商法の 582 条 1 項で「運送人は、荷受人を確知することができないときは、運送品を供託することができる」となっているので、その条文で対応することになるかと思えます。正式な電子的な船荷証券を 1 通しか発行していないのに、二つ出てきたときは、運送人は供託して、裁判で争っていただいてという形になるのではないかと検討していたのですが。

(A) 現行法でも、巧妙な偽造の船荷証券が出てきたためにどちらが本当か分からないというケースは、767 条では読まないと思うのです。そうだとすれば今、●が言われたような説明になるのだと思うのですが、そのように割り切って、これは数通発行を前提にした規定だから置かずに、今の状況は別の条文でカバーするという整理だったら、その旨をどこかで説明していただければ、●の質問に対する答えにはなるかと思えます。ただ、実質もそれでいいかというのは一応、議論の余地があるのかもしれない。

(C) そこは気になっています。

(B) そこは引き続き検討したいと思えます。ご指摘ありがとうございました。

(A) 振替法は議決権の行使があるという特殊な事情から、どうしても規定が必要だったのです。また、振替機関の消却義務を課さなければいけないものですからそうなったのですが、ここはちょっとまた違う話かもしれません。

(G) まさに今の点ですが、結論的な処理は恐らくそうだと私も思いますが、もう 1 個追加的に申し上げるとすると、確かに電子式船荷証券のシステムを導入すると、今まさにおっしゃったような想定外の事態はいろいろ発生するかもしれない。運送人の側からすると、想定外の事態に対する責任を法律で一方的に背負い込む、そういうふうに表示する、そういう制度設計はしてほしくないのだろうと思います。変な話ですが、極端に言えば電子式船荷証券の制度を導入した、だけれどシステムが本当に壊れてしまった、わけが分からなくなった、そのときにどうするのだということまで考えなければいけないわけですね。それはひょっとしたらやはり最終的には運送人の判断で導入する以上は運送人のリスクなのかもしれないけれども、少なくとも立法で明示的にそういう考え方を導入することに対しては、元々この話は荷主から言われていることですのでというのは、運送人の頭にはあるはずなので、極めて反発が強いのだと思います。

万一、●のおっしゃるような形、あるいはそれと違う形で想定外の問題が起きたら、そ

れこそ、あるいは今みたいな私の極端な例、壊れたときにどうなるのだみたいな問題が起きたら、それこそそのときに判例・学説の議論に委ねるということになって、立法で処理するというのではないのだろうと。もしそうすると全部、運送人のリスクになってしまうので、それは非常に抵抗感が強いのかなと。別の次元からのコメントですが、させていただきます。

(A) ありがとうございます。他にご意見はありますか。他の論点でも結構です。もしこの一覧表について特にならなければいいです。

(G) これはむしろ質問です。この研究会の位置付けの議論になるのですが、763条があります。船荷証券の引渡しの効力。結局、今回のこの研究会はこの763条を適用してほしいという要望があったから始まった議論だと。だけれども、それだけというわけにはいかないと。法体系全体を考えなければいけない。だからこういう大議論をしているという整理だと思うのです。そうすると、別にそれを私は非難しているわけではなくて、763条は最も重要な条文であることは間違いないわけで、763条の書きぶりというか、規定ぶりがこれと全く同じでいいのかどうかというのだけは、すみません、私は答えを持っていないのですが、一番重要な点としてぜひご検討をお願いすべきかと思っているのですが、いかがでしょうか。

(A) 今のご質問の趣旨ですが、電子的な場合について何か実質に則して書き直す必要があるかという質問なのか、それとも、そもそも紙か電子か問わず、763条自身、今の規定ぶりをもう少し考えるべきではないかという、どちらの趣旨でしょうか。

(G) 前者だと思います。電子的船荷証券でもこの書きぶりのままで良いかの確認という趣旨です。

(A) 電子的な場合にそのまま適用できるかということも含めて、検討すべきではないかということですか。

(G) そうです。まさにここで技術的に検討すべき事項ということで、引渡しに相当する概念を検討する必要があると。まさに技術的と切り分けて議論されて、全くおっしゃるとおりだと思うのですが、技術的に検討すべき事項はそれだけでよろしいのでしょうかという。よさそうなのですが。

(B) ただ今の点ですが、おっしゃるとおりで、検討すべき事項に書いているのは、技術的な部分で用語の書き換え的なものとして注記しているというところなのですが、そもそも根源的な問題として法律の案文で書こうとしたときに、どういった書き方になるのかというのは、幾つかのシミュレーションはしているのですが、まだ明確な方向性はわれわれの方も定まっていないところで、後で出てくるような方向性の問題などもあるので、そういったところでどういう形になってくるのかというところが決まっています、具体的な案

文作りはこれからの課題かというところで考えているところです。そういったところでまだ若干、案文をご用意できないところが大変恐縮ではあるのですが、あくまでもまだ実質で議論していただきたいというのが今回の課題ということです。

(A) 今回はそのとおりだと思いますが、船荷証券のいわゆる物権的効力を電子的船荷証券について表現する上で注意すべきような点が、引渡し概念以外にももしありそうでしたら、ぜひ事務局にお寄せいただければと思います。これは●にもぜひ検討してほしいところなのですが、純粋に技術的な問題もあれば、もう少し根源的なものもあるかもしれないので、お気づきのものがあれば是非お寄せいただければと思います。証券の「引渡し」という表現だけでしたら、これは技術的に何とかなるような気もするのですが、それ以上の要素があるかというあたりをぜひ意見いただければと思います。

それでは、この一覧表の方はこのあたりでよろしいでしょうか。次に、より重い実質的に検討すべきものとして、先ほど●からご指摘のあった質権の問題その他がありますので、後半部分を●からご説明いただければと思います。民法の規定はよろしいですか。

(B) 民法については、先ほど説明はしていないところですので。

(A) では民法の規定をやった上で、「特に検討すべき事項」まで併せてお願いします。

(B) では最後まで説明いたします。6 ページの民法の有価証券の規定です。重複するところは適宜、端折らせていただきたいと思いますが、まず 520 条の 2 です。こちらについては電磁的記録の移転についても、基本的には同じような規律でいいのではないかと考えていますが、ただ、検討すべき事項として書いているのが、紙の船荷証券では指図証券、記名式所持人払証券、その他の記名証券および無記名証券という形でカテゴリーがあるわけなのですが、電磁的なものについても同じように何種類かに分けて、それぞれについての譲渡に相当する方法を個別に定めていく必要があるのかどうか。あるいは若干でも単純化できる余地があるのかについて、ご感触なりを頂ければと思っています。

続きまして 520 条の 3 です。これは裏書の方式の規律なのですが、恐らく電子化された場合については何かしらの技術的な要件が定まっていくと思いますので、手形法の規定を準用するような形での規律は恐らく適用していかなくていいのではないかと整理しています。

520 条の 4 ですが、こちらについては適用を認めるか、同様の規律を設けるべきではないかという形で整理しています。

520 条の 5 の善意取得の関係ですが、こちらも基本的には同様です。ただ、これも若干、立法技術的な話になってくるのかもしれませんが、電子化された場合に「電磁的記録の支配を返還する義務」が果たして観念できるのかどうか。これを財産権と見てそういったものを観念できるということであれば、そういった規律を設けていくことになるのだろうとは思いますが、そうではない、返還請求など当然ないようなものなのだというのであれば、場合によっては書く必要がない規律になるかもしれないというようなところを指摘しています。

520 条の 6 の抗弁の制限についても、紙の船荷証券と同様ということではよいのではないかと整理をしています。

520 の 7 の質入れですが、こちらも結局、電磁的記録を質権の目的とすることができるのかどうかというところに尽きる問題で、なかなか難しいところがあるかと●としては考えているところです。

520 条の 8 の弁済の場所の規定ですが、船荷証券の場合については、基本的には陸揚港ということになろうかと思われまして、そもそもにおいて紙の船荷証券でもこの規律は使われなような気がしていて、そうすると電子化された場合にもこの規律は要らないということになるのではないかと整理をしています。

520 条の 9 の履行遅滞の関係ですが、こちらについても適用を認めるか、同様の規律を定めるという方向でよいかと思っています。

520 条の 10 の調査の権利等についても同様です。

×印を付けているのが次の 520 条の 11 と 12 の規律で、こちらについては喪失の手続について定めた規定で、電磁的記録については紛失することは考えにくいと思われるところで、そうであれば、喪失の手続は別途定める必要はないという考え方もあり得るという形で、一応の整理をしています。仮にこれが必要だということになると、今の制度をそっくりそのまま恐らく使うわけにはいかないということになるかと思しますので、新たに作っていく必要が出てくると思います。

520 条の 13 以下は、基本的には同じ問題です。幾つか書いておりますが、先ほどの四つの種類を維持する必要があるのかどうかという問題であるとか、先ほど来申し上げてきた質権の問題とか、そういったところが随所に出てくるということかと思っています。

民法の規定のところは以上として、11 ページ以降ですが、11 ページの商法のその他の規定、12 ページの国際海上物品運送法の規定のところは、船荷証券の効力を直接的に何か定めるというよりは、電子化された場合にはこういった規定に載せていいのかどうかといったところを、整備法、ハネ的な感じで検討すべき問題かと思っています。特段、固有の論点は恐らくないという形で整理しています。そうではなくてこういう問題があるというところがもしありましたら、ご指摘を頂ければありがたいです。逐条説明のところは以上です。

続きまして 16 ページの「特に検討すべき事項」です。今回、ご検討いただきたい事項は大きく分けて 3 点で、電子化を検討する場合の方向性、留置権や質権等の客体とすること、差押え等の強制執行などについて、ご検討いただければと思っています。

一つ目の電子化する場合の方向性は、これまでもご議論いただいているところですが、ここではこれまでのご議論を踏まえて、①～③の考え方を示しています。

①案は、電磁的記録を商法上の「船荷証券」ならびに民法上の「物」および「有価証券」としてしまうという考え方です。これは前回の研究会資料 3 の第 3 の乙案に近い考え方だと整理しています。これによると、商法の船荷証券に関する規定はもちろんのこと、民法の有価証券に関する規定が適用されることに加え、民法上の物ということになるので、留置権や質権といった物権の客体ということにもなると思っています。もっとも、わが国の法体系において民法上の物の概念を拡張するという点については、非常に大きな影響があるので、その必要性も含めて慎重に検討する必要があるかと思っています。率直なところを

申し上げると●としては、法制的に見るとこの案を採用するのはかなり難しいのではないかと考えています。

②案は、電磁的記録に対する排他的な「支配」といった新しい概念を創出し、その「支配」の移転に紙の船荷証券の裏書と同一の効力を認めるとするなどして、紙の船荷証券と同等の効力を認める方向で検討していく考え方です。前回の研究会資料3の第3の甲案の一つ目の案に近い考え方です。②案は電子的な記録そのものは船荷証券や物や有価証券には当たらないということを前提に、電磁的記録に対する排他的な支配の移転に、紙の船荷証券の裏書と同一の効力を認めるなどして、電磁的記録を船荷証券や有価証券、こういったものに近づけようというものです。ただ、②案によっても、電磁的記録自体は有体物ではないので、民法上の物ということにはならず、それ自体を留置権や質権の客体とすることはできないということになるかと思われま

す。③案は、運送品の引渡しに係る債権の移転という実体面に着目し、電磁的記録の移転を債権譲渡の効力要件や対抗要件とするなどして、紙の船荷証券が発行されている場合と同等の法律関係を形成する、そういう方向で検討するという考え方で、前回の研究会資料3の第3の甲案の二つ目の考え方に近いものかと思

います。③案は①案、②案とは異なり、電磁的記録の発生や移転という側面ではなく、運送品の引渡しに係る債権の移転という実態面に着目して、実際に行われている法律行為としては債権譲渡であるという形にして、電磁的記録の移転については債権譲渡の効力要件や対抗要件にする、そのような形にして結果的に紙の船荷証券が発行されている場合と同じような法律関係を形成していくことを目指すものです。電磁的記録の移転に何らかの法律効果を発生させるというよりは、電磁的記録の移転を債権譲渡の要件としたり、電磁的記録の移転によって債権譲渡があったと推定したりというようなことを想定しているところ

です。譲渡記録が電子記録債権の譲渡の効力要件であるとする電子記録債権法であるとか、社債、株式等の振替に関する法律と、そういったようなこれまでの考え方と比較的親和的ではないかとは思われるところ

です。二つ目の論点として、17ページですが、紙の船荷証券に代わる電磁的記録を留置権や質権の客体とするということが、問題になるかと思

っています。まず①案に立った場合は、これはストレートに民法上の「物」となるので、留置権や質権等の物権の客体になると考えられます。もっとも、民法上の「物」として

いということになるかと思えます。③案によれば、運送品の引渡しに係る債権を質権の目的とすることが考えられますが、運送品の引渡しに係る債権は「物」ということではないので、留置権の客体にはならず、留置権は成立しないということになるかと思われま。債権質の対象にはなるが留置権は成立しないというのが、③案からの素直な帰結ということになるかと思われま。

最後に、質権は申し上げたようないろいろな問題点があると思われるので、そもそもにおいて、船荷証券において留置権や質権の対象とするニーズはどの程度あるのかについて、皆さまのご感触をこの機会に伺うことができると思っています。

論点としての三つ目ですが、18 ページ、船荷証券に代わる電磁的記録に対して差押え等の強制執行をすることができるのかどうかというところです。

まず①案に立った場合は、民法上の「物」ということになるので、紙の船荷証券と同様に動産に対する強制執行が可能になるかと思われま。ただ、先ほども申し上げたとおり、有体物ではないので債務者の協力なくして電磁的記録を強制的に奪うことはなかなか難しいということになるので、そのまま強制執行の対象としてしまうということは、やはり法体系上、難しい面があるかと思っています。

②案に立った場合は、先ほど申し上げたとおり、電磁的記録自体は有体物ではないので、民法上の「物」とは言えないということになるかと思えます。そのため、紙の船荷証券のように動産として強制執行をすることは困難であろうと思われま。実際に電磁的記録に対する排他的な「支配」を物理的に奪うこともやはり困難かと思われま。もっとも、紙の船荷証券に代えて電子化された場合の新しい制度を利用することによって、強制執行ができないという状態をつくり出すということは、やはり相当ではないと思われるので、電磁的記録が表章する運送品の引渡しに係る債権そのものを差し押さえることができるものとするといったようなところも考えられるのではないかと思われま。他方でその場合には差押債権者と電磁的記録の支配の移転を受けた者との調整など、また新しい問題が出てくるかと思っているところです。

最後に③案に立った場合ですが、③案は先ほど来申し上げたとおり、運送品の引渡しに係る債権の移転という実体面に着目するものなので、電磁的記録そのものを強制執行の対象にすることは想定されていないと思われま。従って、③案によれば、電磁的記録が表章する運送品の引渡しに係る債権について債権執行の手続をすることになるかと思われま。もっとも、③案に立つと、電磁的記録の移転をすれば、個別の通知・承諾をすることなく、債権譲渡の対抗要件を満たすということに恐らくなると思っているのですが、そうすると、差押命令が第三債務者に送達されたこと等が電磁的に記録されなければ、取引の安全が害されるといったような問題が出てくるかと思われま。また、電磁的記録の移転がされなければ債権譲渡できないというようなものとする場合には、債権執行の方法として譲渡命令等がされても、債務者側の協力が必要となり、結果的に実効性が乏しいものになってしまうという問題もあり得るかと思われま。ので、こういった点についても何らかの手当てをしていく必要があると思われま。

このように紙の船荷証券との同等性を目指すにしても、強制執行といった手続まで視野に入れると、なかなかそう簡単にはいかない部分もあるように思われま。このような問題点も視野に入れながら電子化する場合の方向性を含めてご検討いただければと思っ

ます。

最後の3「電子化した場合に検討すべき事項」については、書いてあるとおりで、先ほどもご意見いただいたところかと思しますので、説明は省略します。

(A) それではどの点でもご意見・ご質問いただければと思います。

(G) せっかくなので難しい留置権や質権以外のところで申し上げたいと思います。6ページの指図証券の裏書の方式に関する規定の適用を認めなくていいのではないかという部分ですが、ここは私は個人的にはあってもいいのではないかと思っています。それはなぜかという、私の理解では電子式船荷証券の現に規約型の場合でも、白地式裏書あるいは記名式裏書の区別は一応付けられるようになっているのです。どちらの裏書を受けたとしても、所持人が運送人に対して有する権利の内容とか、あるいは裏書当事者間では権利があったことが示されるという限りでは同じなのですが、最終的にそれが運送人に来たとき、あるいは先ほどの switch to paper、紙への転換が行われたときに結局、白地式裏書であればその間の権利移転を運送人に分からない形でできるわけです。そういう形でもできるし、分かる形でもできる。電子式 B/L でも現にそういう規約をしているのだと思うのです。それを念頭に置いたときに、確かに規約でそういうふうに認めるかどうかということと、法でそういうことを明示するかどうかということは、論理的には別なのですが、あっても恐らくそんなに悪くないのだろうと。

それから、この規定は少なくとも紙の船荷証券については、たまに弁護士がさらに実務をやる人に説明するとき結構出てくる条文で、船荷証券の裏書には白地式裏書、記名式裏書などがあります。日本法にはその規定があるのですかという、まさにこの規定なわけです。電子船荷証券になったときにこの規定は省いて、白地式か記名式かということは全く規約だけの世界で、日本法には規定がないのですという状態に、わざわざする必要があるのだろうかというのは、感覚的には思っています。

それと、まさにそれに続く私が最初に例として挙げた、善意取得や人的抗弁の切断、ここについては一方で確かに実例はほとんどないかもしれないけれども、論理的には電子船荷証券についてもあるかもしれないという意味では、あってもいいような気もするのですが、果たしてその程度の感覚で本当にこれを存置しておいて、問題が生じないかどうかというのは、もう少し理論的な検討も必要でしょうし、先ほどの話ではないですが、実務界へのフィードバックをした上でこれは本当に残していいのというのは、自覚的に検討した方がいい論点かと思っています。留置権うんぬんの話は別にして、それ以外のところではそのようなことを考えています。

(A) ●から何か差し当たり、現段階でご返答はございますか。

(B) 特にございません。ご指摘を踏まえて検討させていただければと思っています。また、指図証券とかそういったところの区別の必要があるのかどうかについて、さほど強いこだわりを持って否定しているわけではなく、電子化された場合に何か単純化する余地があれば、実際に立案していくときにもいろいろな概念整理などもシンプルになるのかな

というところがありましたので、そういったところの余地があるのかどうかというところのご感触を伺いたかったというところです。

(A) ●に質問ですが、そのような条文を置いてしまうことによって、かえって自由なシステム的设计を拘束するという懸念はないですか。

(G) 確かにご指摘のとおりで、あるかもしれません。そういう意味では分かりません。私が申し上げているのは、そういう意味では意見というよりは単なる情報提供で、規約にもそういうことが書いてありますよ、それはそれで確かに一定のニーズがあるのでしょうねという、それ以上でもそれ以下でもないのです。逆に確かに●がおっしゃるとおり、法律で書くと規約がそういうものを必ず認知する。白地式とそれ以外のものを認知するようなシステム、そういう規約でなければいけない。私は全ての規約を見ているわけではないですから、そういうことになってしまうので逆に問題なのではないかというご指摘としては、まさにおっしゃるとおりだと思います。

(I) 全く違う論点の話ですが。国際海上物品運送法のところが出ているので、そもそも論のところをお聞きしたいのですが、この電子船荷証券をやるに当たってこれが適用されるのは、日本法が適用されることが条件であると思われるのですが、国際海上物品運送法1条に国際海上物品運送が適用される規定が置いてあります。日本の判例では日本法を準拠法だと合意したときに初めて国際海上物品運送法が適用になるということになるのですが、現在のところ、船荷証券の記載事項にも、これを記載事項にするかどうかは全然別なのですが、どこで日本法が適用になるのかという規定は置く必要がないのか、あるのか。あるいは何をもって日本法が適用されるとするのかというところが、根本論としてはっきりしないのではないかと。例えば裏面約款があるとして、裏面約款の効力についての民法の規定が適用されるためには、やはり日本法が準拠法であるというものをどこかに入れておかないと、あるいはどういう場合に日本法が適用されるのだということが明確でないと、はっきりしないのではないかと疑問点を持っているのですが、その点はどうなのでしょう。

(A) ●のご質問は、それは電子船荷証券の話なのか、そもそもそれ以前の船荷証券一般についても当てはまる疑問なのでしょうか。

(I) まさに両方に当てはまるのですが、今回、立法化したとして、どの船荷証券にこれが適用になるのかというところだろうと思うのです。日本法が適用されるとどこかに書いてあればいいのですが、そのことは全然記載事項にもありませんし、先ほどご指摘にあった任意的記載事項みたいなものを入れるかどうかというのもあるのですが、紙であれば裏面約款があって、裏面約款に準拠法の規定が出てくるのですが、電子的船荷証券の場合、それをどのように取り込むのか、あるいは取り込まないのか、基本的にはっきりしない。要するにぱっと出たときに、これは日本法が適用になるのか、イギリス法が適用になるのか、シンガポール法が適用になるのかということが分からないのではないかと考えている

のです。

国際海上物品運送法1条はそこで明確に書いてあるのですが、今のところ判例法上はそれだからといって直接的には適用にならないと。ガバニングローの合意がない限り、日本法は適用にならないということになっているのですが、その手当ては要らないのですか。

(A) ●が言われる準拠法というのは、電子船荷証券に表章されることになる運送契約の準拠法ですね。これは、これまで散々議論してきた電子船荷証券の準拠法ではなくて、船荷証券に表章される契約の準拠法のことです。これについて●はどうお考えですか。

(B) そのようなところまで考えていなかったというのが素直なところなのですが、基本的には紙の船荷証券においてもなかなかはっきりしていないところについては、電子化されても同じように解釈に委ねざるを得ない部分があるかと思っています。まさに準拠法の問題については解釈ということになってしまうということで、電子化された場合だけに何か特に規律を設けるということは考えなくてもいいのではないかという整理でここまで来ました。なかなかそういうことではいけないということであればまた別途、検討しなければいけないと思っていますところでは。

(A) 電子情報の方に裏面約款の契約内容も含めて全て情報として含まれるということになれば、●の問題は、紙の場合と全く同じなので特に考える必要はないということになるのでしょうかね。

(I) 私はそう思いますが、そのとおりいくかどうかという問題がちょっと。今までの議論から出てこなかったの。

(A) そうすると、システムの方の人にそのような情報はこのような形でプラットフォームを使って、電子船荷証券が譲渡される場合には当然に内容として伝えられるかとういうことを確認していただくということですね。

(I) そうですね。

(A) 分かりました。

(L) ●です。本日は●の代理で出席しています。私からは16ページの①～③案についてコメントします。まずは論点をまとめていただきありがとうございます。船荷証券の電子化については、経済界から、コロナ禍でテレワークなどを導入していくために実現してほしいと要望して、このような検討をさせていただいていると理解しています。その観点から、船荷証券に関わる事業者にとって使い勝手の良い制度にさせていただくことが、まずもって必要かと考えています。事業者が船荷証券を使う場合、最も重要視する点は、物権的効力があるかどうかという点になります。この物権的効力が電子的船荷証券に与えられない場合は、紙の船荷証券を使い続けることになってしまうので、せっかく電子的な船荷証

券の制度を作っていただいても、活用が進まないことが懸念されます。

今①～③案ということで論点を整理いただいているところですが、①は立法者として難しいという立場だと思います。②と③については、物権的効力が紙の船荷証券と異なる場合はあるのでしょうか。

(A) 詳細は●に説明していただきたいのですが、この三つの案どれを取っても物権的効力は当然に認められると私は読んでいたのですがそうではないのでしょうか。763条が電子船荷証券に適用されるとするという以上は、これはどの規律を取るかにかかわらず物権的効力が認められるということではないのでしょうか。

(B) 私どもの説明が不十分だったかもしれませんが、今、●が整理されたとおりに思っていて、ここで言っているところは、質権や留置権、強制執行との関係で、いろいろ問題があるのかという形で議論しているのですが、おっしゃった物権的効力は763条の関係かと思っていて、そちらについては4ページをご覧くださいと、基本的には○ということで適用を認めるという方向で検討していけるのではないかと思っています。それは①②③のどれかを取ったら駄目になるとかそういったことではなく、③を取ったとしても、効力を認めていくことはできないということではないかと思っていますので、そういったところはまた763条のところでは認める方向で考えていければと思っていますところでは。

(L) 分かりました。ありがとうございます。ぜひ制度の運用において物権的効力に遜色がないことを分かるようにしていただければと存じます。使い勝手の面も含めて紙の船荷証券と同等なものにしていただくようお願いいたします。

(A) いわゆる船荷証券の物権的効力というのは、船荷証券ないし電子的船荷証券が移転するのに伴って、それが運送品の占有についてどのような効果を与えるとかという議論です。それに対して、ここで書かれている①～③案は、電子的な船荷証券それ自体についての物権的な権利をどうするかという話であって、全然次元の違う問題ですので、混乱が生じないように今後、説明の仕方を気を付けていただければと思います。

(B) 承知しました。

(G) 二つあります。今の点に関して申し上げますと、今のご指摘はまさにある意味、根源的な問いも含んでいるところがあって、物権的効力がないと困ると実務家が言いだしているところは、突き詰めれば763条なのだろうと。そうすると、すごく乱暴な言い方をすると、電子式船荷証券の要件を考えて、それに763条を適用する、それだけという立法も論理的にはあり得るのだろうと。ただ、多分ここに参加している、特に法律の関係者の多くの理解は、そこはあまりにも乱暴で、せっかく認めるのであればそれ以外の規定も考えなければいけないし、まさにおっしゃったとおり強制執行まで全部視野に入れなければいけないと。それが暗黙裡の前提にはなっているのだと思います。ただ、最悪この議論が空中分解して、「これはなし」ということになるぐらいだったら、763条だけでもという話が

ひょっとしたら出てくるかもしれない。それは念頭に置いて議論するということかと今、●のお話を聞いて思いました。

その上で、実は私が元々申し上げようと思ったのは、留置権以外の部分で大変恐縮です、先ほどの●の議論に続けての点です。私の理解は元々紙の船荷証券、今の場合でも船荷証券の流通の側面に関する国際条約などはないし、その準拠法が何になるかというのははっきりしていないと。運送契約そのものの準拠法と、その運送契約に表章された船荷証券の流通に関する準拠法は、論理的には別にあり得るという前提に立って、後者は分からないという前提に立っていると。●が先ほどあまり突き詰めて考えていないとおっしゃったのは、そういう状況を前提にするのであれば、日本法は実体法は整備するけれど、国際私法の今の点については同じように分からないと、解釈に委ねるという状況でもいいのではないかということなのだと思います。私は多分、取りあえずはそれでいいのだと思うのです。

ただ、一つの問題は、電子式船荷証券になると、やはり運送人、荷送人等の運送契約の当事者とは別にまさにこのシステムを提供する会社があるわけですね。彼らの規約では恐らくほぼ例外なく、この規約についての準拠法の規定は恐らく置いているはずなのです。それは規約一般というよりは、電子式船荷証券上の権利の移転関係に関する準拠法を一応、書いていると。そうすると、多分、先行している欧州勢などであれば、あるいは幸か不幸か英国法が影響力を実務で持っているとすれば英国法になるのだらうと。そうすると、その場合にこの法律はあまり意味がないかもしれない。でもひょっとしたら強行的に、公序として、適用する部分があるかもしれないという問題があります。

さらに、今後、日本発の電子式船荷証券のシステムが作られるとすると、おそらく準拠法は日本法だと書かれると思うのです。でもそこに例えば日系船社が入ったとしてもその船社の運送約款に記載されている運送契約自体の準拠法はシンガポール法だったりするのです。別言すると、電子式船荷証券のシステムの規約で船荷証券の規律について日本法準拠だと明示されると、そこにはまさに本研究会で検討されている立法が全面的に適用されるが、でも運送約款上の運送契約の準拠法は外国法だと謳われているという事態が生じ、両者の規律範囲の切り分けの問題は新たな論点としては出てくるのだらうと。ただ、それもそこまできちんと立法で全部書かなければ立法できないという話にはならないのではないかと整理を私としては今のところしています。

(A) ●から何かご返答はございますか。

(B) まさに今の点などは、最初の方で検討させていただくことになるのかといった国際私法上の問題だということになるかと思しますので、そのあたりのところもしっかりもう一度、総括しながらわれわれの今やっている日本法の整備が必要があるのかどうかというところをきっちりと整理はしていきたいと思っています。

(A) その他、どの点でもご質問ございますか。●、先ほど質権、留置権のあたり、何かご質問があると言われたかと思うのですが、よろしく願います。

(I) 船荷証券を使う大きな理由が、L/C取引で使われるということです。L/C取引は

間に銀行が入り、荷受人が一件書類を買い取る、今まではそういう形だったのですが、今回は電子的な情報なり、電子的な有価物を買取ることになるかと思えます。結局それがうまくいかなかったとき、すなわち銀行が権利を行使するということが起こり得るはずなのです。銀行が権利を行使するというのは、これはまさに担保権の行使ではないのかと私は思っているのですが、だから、質権や留置権、今は既存もので対応されているのかもしれないですが、電子的船荷証券を所持している銀行が権力行使をするというのはまさに荷受人でもないの、担保権の行使の話ではないのではないかと単純に思っているのです。だから何らかの担保権の規定は要るのではないかと私は考えているのですが、そこはいかがでしょうか。

(B) 銀行などが、いろいろな書類を買い取って進めていくというところはそうなのだろうと思っているのですが、それが質権という形でやっているのかどうかがよく分からなくて、そういった質権とするニーズがあるのかどうかというところは、一つ問題があるのかどうかというところのご感触がお分かりになる方がいらっしゃれば聞きたいと思っています。これがやはり質権としての担保権の行使だということになってくると、やはりそれが何もないというのは問題だろうと思っているので、そういったところをどういった形で手当てしていけるのかというところが、まさに問題になってくると思っています。

(G) 私の私見ですが、個人的な感覚としては、●とは逆で、確かに不払いが起きたときに銀行の権利が確保されなければいけない。あるいはそうでないにしても、売買契約上の不履行があったときの売主だとか。結局、今されていることは、それを確かに物権的な説明もできるのですが、要するに所持人であることによって確保しているのです。銀行でいえば単純に銀行が所持人だと。実務的には銀行が引渡しは求めていないけれども、所持人である限りは引渡請求権者だと。にもかかわらず勝手に仮渡し、保証渡しとして運送人が引き渡す。そうすると賠償責任が生じる。もうそういう形で処理されているわけで、ある種、それで十分なのではないかと。実質的な意味での物権としての担保権という設定を、あるいは法的構成を取らないでも、担保として確保するということは自分が船荷証券の所持人であるからそれ以外には引渡しされないはずだという期待が持てる、にもかかわらず運送人が勝手に渡したら運送人が債務不履行責任を負う、そういう形で確保されていて、それ以上はあえてする必要はないのだろうと思うのです。

実際、さはさりながら実体法的な評価として、今、船荷証券上の債務者である運送人との関係での債権的な評価はいいけれども、船荷証券あるいは貨物それ自体に対して物権的にはどういう権利を持っているのかというときに、確かに銀行は譲渡担保権を持っているのだとか、質権を有しているのだみたいな説明はされると思います。ただ、そうだとした場合、今危惧するのは、今回この規定を作ることによって、やはり運送人側からすると、新たな複雑な負担を背負い込むということは、かなり抵抗感があるだろうと思うのです。また、電子式船荷証券の規約の中で質権設定に相当するような記録の仕方が、現実の電子式船荷証券の中であるかないか分からないと思いますが、新たにそれを作れと言われると、システムの設計者としても、あるいはそれを導入する運送人としても困るだろうと思います。

先ほど私が裏書について申し上げたことと真逆かもしれないのですが、電子式船荷証券のシステムの中で、あるいは規約の中で、担保権や留置権の確保に相当する措置が事実上取れるようになっていかなければいけないだろうということは言えますが、ただそれは、最低限の運送人との関係では、要は所持人以外に渡してはならないということが確保されていればそれで確保できるのではないかと思います。

それに加えて、いざというときに所持人あるいは潜在的所持人たり得る者、要は荷主および銀行という所持人側の当事者間において、何らかの権利義務関係を設定できるような規約があれば、それはもっと使い勝手がいいかもしれないけれども、それはそれ以上でもそれ以下でもなくて、法律で絶対にそういう制度設計を作れということにはならない方がいいのではないかと思います。かなり雑な議論なのですが、まとめるとむしろ最初に申し上げたとおりで、事実上、担保的な機能というか、それを果たされるのが、それ以上に複雑な法制が絶対にないと困るということではないのだろうと思っています。

念のために誤解がないように申し上げますと、そのことと強制執行の方法がなくていいかどうかというのは、これはまた分けて考える必要があるのだろうと思っています。そこはまだちょっと意見を持っていません。

(I) ●のお言葉はまさにそのとおりだと思うのですが、何らかの形で銀行の権利が確保される形、それが裏書の形で所持人だから権利行使はできるのだという、そういう仕分けをするのであればそれで結構かと思うのです。でも、先ほど●がおっしゃいましたが、構成としては担保権構成で今のところなされているので、その電子的船荷証券の場合には単純に船荷証券の所持人という形でやるということであれば、やはり正当な所持人であるというためには、そこには裏書というようなものがないと、正当な所持人ということにならないということになるので、先ほどの裏書との兼ね合いになるのだろうと思うのですが、そういう担保が必要になるのではないかという私からの投げ掛けということです。必ずしも質権だとかいうふうには言っていない、なくて結構だとは思っていますが。

(A) 質権という形で法的な性格での担保権設定を電子的船荷証券の上に成立させる形で、荷為替における実質的な担保的機能を果たせというご趣旨ではないということですね。●もそういうご趣旨ですね。

(I) そのとおりです。何らかの形で今行われている担保的な権利行使、これは確保されるべきものであるので、それを何らかの形で残すということが必要だろうということをお願いしているわけで、質権を残せであるとか、留置権を残せであるとか、そういうことを申し上げているわけではありません。どちらかというとな●がおっしゃったように、裏書のところで正当な所持人であるということが立証できるということで担保できることではないかと思っています。

(A) 分かりました。その他、ご意見はございますでしょうか。

(G) 今の点に関して、まさにその意味では先ほど私が申し上げた裏書の点は重要で、

裏書の方式を指定するということはしなくていいかもしれないけれど、正当な裏書の方式は何か、あるいは正当な所持人はどうやって決めるのだというのは、最終的には規約に委ねられるのかもしれないけれども、あるいは各電子船荷証券のシステムに入れられるのかもしれないけれども、何らかの形で決まっていなければいけないということにはなるのだと思います。それをわざわざ法として書く必要があるのか。実は電子式船荷証券の要件を書く段階でそこは入ってしまうのではないかと。正当な権利者が誰かというのは決まっていなければいけない、一義的に確定できなければいけない、それがそもそも要件だろうと、そういうことにはなる可能性があります。

それと、私が申し上げたことの真逆かもしれないのですが、運送人側からするとシンプルな方がいいというのですが、もう一つの問題は荷主、銀行間の問題として、本当にそれでいいのかどうかというのは、私は正直分かりません。特にいったん銀行が所持人から離れて、荷受人に所持人としての権利を譲ってしまったのだけれども、それは言ってみれば信用を供与しているのだ、だから、もしもそれまでに倒産手続が始まったりした場合に、物権的にまだ貨物の引渡しが行われていなければ証券を銀行に戻せと言えりような制度を銀行側が本当に望まないのかということは、ひょっとしたらあるのかもしれない。

これは運送人にはよく分からない世界で、要するにわれわれは所持人に渡すだけなのです。実務と話すときよくその話が出てくるのです。そういうシンプルなものでいいから、荷主側の権利、船荷証券の所持の根拠付けを物権的にどう説明するかというのは、極論するとよく分かりませんという、そういう発想であっていいと思うのです。電子船荷証券のときも本当にそれでいいのかどうかというのは、運送人は正直その方が楽です。だけれど、本当は荷主の側で、あるいは銀行の側でそこをもう少し理論的に考慮して反論が出てこないかというのは、危惧しないわけではないです。あるいは学者の先生方で、そんなこと考えなくていいよということなのか、そこはよく分かりません。あえて余計なことを言ってしまうました。

(B) 荷主や銀行側についてどのように考えているのかということについては、ひょっとしたら何か追加で意見を聞いたりしなければいけない部分かもしれませんので、そのあたりはまた別途考えたいと思っています。

(A) ●や●のご要望は、最初の方は正当な所持人にきちんと権利移転した場合に、正当所持人が権利行使できるような状況をいかに確保するかというのがポイントだということだとすると、それを条文上どのように表現するかというのはまたその次の段階の問題として、●で検討いただけるのだと思います。裏書に相当する概念を電子式船荷証券について条文化するというのもあるかもしれないし、あるいはロッテルダム・ルールズのように、譲渡の方式と権利者が権利を証明する方法をきちんと提供できないようなものは要件を満たすシステムとして認めないと、そんな書き方で全てシステムの方に投げてしまうやり方もあるのかもしれない。そのあたりはやや技術的になるので、今日この場の議論というよりは今後の検討ということでしょうが、頂いたゴールが分かったような気はします。

ただ繰り返して恐縮ですが、質権あるいは留置権という方法での担保が成立しなくなっても困らない、そういう性格の物権そのものにこだわらないというあたりは、お二方以外

も共通の認識と考えてよろしいですか。ここはかなり大きな決断になってしまいますので、この場にいる人だけで決めていい話でもないのでしょうか。このあたりは関係者にできるだけ広くヒアリングしていただければと思います。

(B) 承知しました。

(M) ただ今の件ですが、現状の紙の船荷証券において質入裏書というものはあるのでしょうか。そのようなものはなく、形式は全て譲渡裏書で、その中に真正の譲渡裏書と隠れた質入裏書が含まれているということなののでしょうか。もしそういうことだとするとわざわざ電子船荷証券で質入裏書的なものを認めなくてもよいような気はしています。結局、そこの実務の要望というかニーズがどのぐらいあるのかが問題で、質入裏書という形式へのニーズがそのような裏書は考えなくてもいいのかなという、あくまでも感触ですがそのように感じています。

(A) このあたりの実務の調査も念のためにやっていただければ助かります。

(B) 検討させていただきます。

(A) すでに時間が既に5分も超過していますが、その他論点でも何かこの際ですから、ご意見ございますか。強制執行の方も頭が痛いといえば頭が痛い問題なのですが。留置権もおよそ発生する余地がないと割り切っているかですね。今日この場で必ず言わなければもう二度と言う機会がないというわけでは決してございませんし、いつも不手際で時間を超過しかねないような議事になっていますが、議論し足りない点は後で事務局にご意見をお寄せいただければとは思いますが。

(F) 1点だけ、留置権のところですが、基本的には電子データであれば留置権はないのですが、MLETRでは、トークン的なというか、例えばUSBメモリみたいなものにデータを入れたものについても電子的移転可能記録に含むということになっています。その場合はUSBメモリ自体が留置権の対象となりうるかもしれません。それはモデルによるかもしれませんし、現実的にあるかという問題はありますが、一応、今後も検討が必要かと思いました。

(A) トークン型のようにデータそのものを格納している物理的な媒体があれば、それはその動産が留置権や質権の対象になるのでしょうか。

他にどなたでもご意見ございますか。よろしいですか。ぜひ他にご意見があれば事務局にお寄せいただければと思います。時間超過して申し訳ございませんでしたが、ここまででこの論点を終えて、次に第5回研究会の進行について●から説明をお願いします。

(B) 第5回の進行についてご説明いたします。まず、アンケートについてある程度まとめることができる状況になってきているかと思っておりますので、本日のご指摘も踏まえて何

らかの整理ができるように、こちらの方で準備して、何らかのご報告をさせていただければと思っています。

それから次に外国法の調査ということなのですが、今回取り上げたイギリス法の基本的な部分について、●にもご協力を頂きましてご発表等いただければと思っているのと、もしわれわれの方で可能であればアメリカ法についても簡単なご紹介ができればと思っていますので、そういったところの準備をしています。

そして最後に具体的な制度設計というところで、今日の議論も踏まえて何らかの検討ができるように準備したいと思っています。

(A) それでは、不手際で時間を超過してしまい申し訳ございませんでしたが、これで商事法の電子化に関する研究会第4回会議を閉会させていただきます。本日は熱心なご審議をありがとうございました。