

### 第3回 商事法の電子化に関する研究会

日時：令和3年7月2日（金）15:00～18:00

場所：公益社団法人商事法務研究会会議室 ※オンラインにて開催

#### 議事録

(A) 皆さん、本日はお忙しいところお集まりいただきありがとうございました。今日も長丁場になるかもしれませんが、どうかよろしくお願ひします。なかなか充実したメニューになっていまして、多少、時間がかかるかもしれませんが、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●からご説明をお願ひいたします。

(B) 今回、皆さまには資料として、議事次第、配布資料目録、研究会資料3、別紙11、別紙12、参考資料2～4を配布しています。

研究会資料3と別紙11、別紙12は●で作成したもので、内容については後ほどご説明します。参考資料2～4は、後ほど●、●、●●●に内容をそれぞれご説明いただく予定です。なお、参考資料2、参考資料3-1、参考資料4は、いずれも未定稿であることから、お手元の配布資料目録にも記載していますとおり、現時点ではホームページなどでの公開は控えるということにさせていただければと思っています。完成版ができましたら、いずれ報告書に取り込むなどをして公表することを考えているところです。

配布資料の説明は以上です。

(A) ただ今の●からの説明はよろしいでしょうか。

特にないようでしたら、本日の議題に早速入りたいと思います。まず研究会資料3、およびその別紙について●からご説明お願ひします。

(C) 研究会資料3の第1「実情調査の進捗状況について」の部分についてご説明します。前回の研究会で委員の皆さまからも意見を頂戴し、われわれ●で船荷証券などの利用条件や、紙の船荷証券を利用する理由に関するアンケートを作成しました。現時点におけるアンケートの対象は船会社、フォワーダー、銀行、損害保険会社、大手商社、中小規模の商社とし、回答期間は1カ月程度としています。

アンケートの内容につきましては、研究会資料3の別紙11をご参照ください。別紙11のアンケート案は便宜上、全ての業種に対する質問を一括掲載していますが、実際アンケートを配布する際は業種ごとに質問を分割したものを作成し、送付します。

既に船会社については日本船主協会に各船会社へのアンケート配布をお願ひし、フォワーダーについてはフレイトフォワーダーズ協会に各フォワーダーへのアンケート配布をお願ひし、既に配布は済んでいます。銀行、損害保険会社、大手商社については経団連を通じてアンケートを既に配布済みです。中小規模の商社については日本商工会議所のご担当者様に複数社をご紹介いただけるようご相談しているところで、現時点ではアンケートを送付する会社の確定までは至っていない状況ですが、順次進めていく予定です。

今年8月19日に予定されている第4回研究会の開催前には、少なくとも一部からはアン

ケートの回答が返ってきているかと思しますので、第4回研究会において何かしらのご説明を差し上げたいと考えています。

ここで1点ご説明したいことがあります。前回の研究会において委員の皆さまの中から、コンテナ船における船荷証券の利用状況等に関して、ONEの日本法人へのアンケートを依頼するべきではないかというご意見を頂戴しました。その後、●においてその方向で検討したところ、仮にONEをアンケート対象とした場合、日本に出入りするコンテナ船を扱う海外の船会社というカテゴリーのアンケート回答者は、ONE1社ということになり、アンケート内容が個社の情報として明らかになるという懸念などが生じたため、現時点においてはONE日本法人をアンケートの対象にはしていません。外国船舶協会に連絡するなどして、その会員であるコンテナ船を扱う外国船会社の日本支店に、アンケートの協力依頼をするという方法も考えられるところではありますが、先ほどのONEについては同協会の会員ではないようです。他方で現在、フレイトフォワードーズ協会にお願いしている分のアンケートで、コンテナ船における船荷証券の利用状況を含めて、ある程度は判明するかとも思われますので、その結果を待って改めて検討するということもあり得るかと思っています。この点につきまして、何か具体的なご提案がありましたらぜひともご教示いただけますとありがたく存じます。

(A) 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。何かご意見はございますでしょうか。

(D) コンテナ船を入れないということになると、実質的にバルカーや自動車専用船ということになると思うのですが、こういった船は通常、荷主が1社、せいぜい数社しかいません。コンテナ船の場合は通常、荷主が何百社、場合によっては何千社もいる可能性があります。何が言いたいかというと、運送契約の数から考えれば、おそらく世の中の運送契約の大多数はコンテナ貨物だと思われま。そうすると、先ほどONEはアンケートの対象としないというお話がありましたが、日本に寄港しているコンテナ船の会社は、ONEもある意味、外国の会社ですが、他にもたくさんあって、例えばマースク、エバーグリーン、COSCOなどいろいろな会社がたくさん寄港していて、日本の荷主は普通にこういった外国船社も利用しています。ということは、例えばエバーグリーンのB/LカウンターでB/Lが発行されて、日本の荷主がそれを使うということも通常行われていると認識しています。従って、そういったコンテナ貨物を対象にしていけないと、運送契約の大多数がコンテナ貨物だと思われるなか、正確なアンケート結果が取れないのではないかと思います。

(A) ●から何かご返答がありますか。

(B) コンテナ船については、必ずしもそれを排除したという理解ではなく、フレイトフォワードーズ協会を通じて行う調査の中にはコンテナ船も含まれると思っています。ただ、ご指摘のとおりコンテナ船のみを対象にした数値を出すということになってくると、今のやり方では難しいというところもあろうかと思っています。ですので、コンテナ船を

完全に排除しているわけではないかと思っているのですが、他方でその辺について、さらなる調査が必要だということが皆さまのご意見ということでしたら、先ほどご説明したとおり、外国船舶協会などに連絡を取って何かしらの接触を試みることはあり得ると思っております。その点に関する感触なり、他の先生方のご意見を伺えればと思っているところですが、いかがでしょうか。

(A) 皆さま、意見はいかがでしょう。もちろん必要な労力とそれによって得られる情報の価値の比較で決まる問題だとは思いますが。

(E) シンガポール法のところシンガポール法でも言及しますが、コンテナ船に関しては2019年にDigital Container Shipping Association (DCSA)が設立されており、そちらがデータをかなり集めています。まずDCSAに聞き取り調査をして、それでも分からないところを個社に問い合わせるという進め方で十分ではないかと考えています。DCSAにはONEも入っていますし、主要なコンテナ船社は参加しているので、それで十分ではないかと思えます。

(A) 差し当たり、既に海外で調べられているそのデータを使った上で、必要があれば、固有の事情がないかどうかという観点から、特殊なところがないか検討するということですね。●の方、どうでしょう。そういうことならそれほど新しい負担も大きくないので、フィージビリティはありますか。

(F) DCSAに会員であるONEを通じてお伺いすることになると思っておりますが、そうすると今までの調査については、日本法に基づき発行される船荷証券等のデータを取っている点が、比較の観点から問題になり得るかと考えております。世界中で発行される船荷証券等のデータという意味では集められるのだと思いますが、出てきた数値を、今までの調査で出てきた数値と平行に比べられないという問題点はあるかと思えます。

(G) いろいろな事情があるとは思いますが、前回申し上げたのは、いろいろと障害があるからといって、データを見ずに立法作業を進めていくというのは、やはりどうなのだろうかということです。先ほど●からご紹介のあったDigital Container Shipping Associationにデータがあるようであれば、日本発着に限られていないという点は、われわれがそのデータを見るときに気を付ければいいことであって、当然、聞きに行くべきではないかという気がします。

今回のアンケートに載せるか載せないかという点については、時間的制約もあるでしょうから、取りあえずなしでということでもいいのですが、日本発着のデータを比較するというのであれば、ONEには当然聞くべきではないかと思えますし、それを公表するとどこに聞いたかばれてしまうというのであれば、その点については伏せるという対応も十分あり得るのではないかという気がします。アンケート結果をそもそもどれだけ使うのかは分かりませんが、データを見ずに政策判断をして進めていくよりは、まず取りあえず情報を取ってみて、その取り扱いについては別途検討するということでもよろしいように思い

ます。今回のアンケートは取りあえず先ほどお話があったもので進めていただくことは良いとしても、この次の作業が始まったときに改めて検討するということになる、またその際に時間的制約が問題となるでしょうから、並行してデータ集めはいろいろな形で進めていった方がいいのではないかと気がします。取りあえず今回の作業計画としては了解しました。

(A) 例えば、●が言われたデータと、ONE に公表を前提としない形でヒアリングしたデータを比べて、大きな傾向の違いがあるかどうかをチェックして、あまり大きな傾向の違いがないようであれば、そのまま公表しないにしても、それを今回の作業の前提として進められるということになりますね。公表できない形でしかデータを集められないにしても、世界的な傾向との違いを押さえる上で有用だということでしたら、あまり無理のない範囲でお願いできますか。

(B) 承知いたしました。どのような形で進めていって、どういうデータが出てきたときにどのように皆さまにご報告するのかといったところについてはいろいろまたご相談することになるかとは思いますが、今、ご指摘いただいた方向で接触を試みる方向で考えていきたいと思っています。ご意見ありがとうございます。

(A) アンケートの他の部分は、そのまま粛々と今の計画どおりやっていくという形でお願いします。他にございますでしょうか。

もしよろしければ次に進みたいと思います。次に研究会資料3の第2の1の「UNCITRAL MLETR」について、●からご説明いただければと思います。参考資料2がそのために●に準備いただいた資料になります。どうかよろしく願いいたします。

(H) お手元の参考資料2はまだ作業が途中のものです。申し訳ありません。きちんとした文章形式になっていないのですが、こちらは UNCITRAL 電子的移転可能記録モデル法 (MLETR) について、今後報告書にまとめようと思っているものの目次のようなものだと思います。

初めの1~2 ページ目にかけては UNCITRAL についての説明を一応報告書に書こうと思っていて、その概要ですが、ここにいらっしゃる先生方は多くの方がご存じのことだと思うので、そこは今日は省略したいと思います。

ただ、2 ページ目の真ん中辺りのところ、UNCITRAL において電子的移転可能記録モデル法は、2011 年から作業を始めて 2017 年に公表されていますが、それを貫く考え方については簡単にお話しします。

UNCITRAL の電子商取引に関する部会である第四部会の一歩初めの成果物である 1996 年の電子商取引モデル法 (MLEC) 以降、第四部会において作られてきた成果物全てに共通する原則が大きく三つあります。第一に non-discrimination (非差別) で、電子的なものであるというだけの理由で法的な効果、有効性、強制可能性が否定されてはならないというものです。第二に functional equivalence (機能的同等性) で、非電子 (紙) の世界で果たされている機能と同等の機能を電子の世界でどうすれば果たしているのかを考え、同等の機能

が果たされていれば同等の法的効果を認めるという考え方です。第三に technological neutrality (技術的中立性) で、特に電子的な仕組みに関しては新しい技術がどんどん出てくるので、将来の新しい技術の出現の可能性を排除しないためにも、特定の技術あるいは手法を前提とした制度設計を避けるという考え方です。MLETR に関しても特にこの三つの原則に関しては、都度、確認しながら作業を進めてきました。

同時に、MLETR については第四のものとして party autonomy (当事者自治) も強調されました。すなわち、UNCITRAL の作業は、例えば電子的な有価証券、船荷証券のようなものを使うことを進めていくことを意図しているわけではなく、あくまでも紙ベースと電子的なもの、どちらを使うのも自由なのだけでも、しかし現状のものだと紙ベースのルールしかない国では電子的なものについての法的効果が認められないところがあるので、そちらについて法的効果を与えることだけが目的であり、決して紙をなくそうとか、電子的なものを促進していこうという考え方ではないのだということです。あくまでも使う人が使いたい方を使えばよいということも確認しながら作業を進めてきたということです。

その上で、2 ページの下の方、2 から電子的移転可能記録モデル法に関して概要をまず説明します。この資料の構成なのですが、2 の (1) から (3) のあたりまでが全体の概要をまとめてあり、(4) 以下は私の方で勝手に訳した条文の訳と、それぞれの条文に関するポイント、若干の論点について、報告書になったときはコンメンタール形式で記載するということを考えています。(4) の各条文の説明に関しては、UNCITRAL が既に explanatory note、つまり注解を公表しているので、そちらの注解あるいは部会での議論を参考にしながら書きました。

時間もないので条文を 1 条ずつ見ていくより、まずは全体像をお話しします。2 ページ目の一番下の (1) です。そもそもこの電子的移転可能記録モデル法は何を対象としているのかということで、電子的移転可能記録とは何かということがまず問題になります。こちらは条文で言うと 2 条に、電子的移転可能記録についての定義というものはあるのですが、それは 10 条の要件を満たす電子的な記録が電子的移転可能記録であると言っているだけで、そこだけ見ると何だかよく分かりません。電子的移転可能記録の定義に関する構造は以下の通りです。MLETR は、まず紙ベースの「移転可能な証書または文書」を定義していて、これは 2 条の表現によると、「紙によって発行された証書または文書であり、その所持人に、当該証書または文書に表示された義務の履行を請求する権限および当該証書または文書の移転によって当該証書または文書に表示された義務の履行への権利を移転する権限を与えるもの」とされています。日本法で言えば有価証券に相当するものだと思います。この「移転可能な証書または文書」について、10 条は、電子的な世界での機能的同等性の要件を示しています。2 条は、紙ベースの「移転可能な証書または文書」について、10 条の機能的同等性の要件を満たすような電子データのことを電子的移転可能記録と呼ぶと定義付けています。

この移転可能な証書または文書としては、注解などにおいては、為替手形、小切手、約束手形のような金銭債権を表章する有価証券のみならず、本研究会の対象になっているような貨物運送状、船荷証券、倉荷証券のような物の引渡請求権を表章するものも含まれる、また、場合によっては保険証券なども含まれる可能性があるということが指摘されています。

こういった作業について、UNCITRAL が作業の対象とした背景については、資料の 3 ページで説明しています。UNCITRAL は国連のフォーラムなのでさまざまな国が参加しています。先進国のみならず発展途上国などもあり、特に 2011 年当時のことを鑑みると、有価証券の電子化については法が未整備の国が多かったです。2011 年当時の整理によると、アメリカなどでは UCC なども含めて幾つか有価証券電子化に関する立法がありました。その他は例えば手形に関しては韓国や中国に規定があったとか、あるいは日本における電子記録債権法など、極めて部分的にしか法律が存在しませんでした。従って、グローバルな商取引を促進する観点からは、グローバルの取引で使われているなるべく広範な有価証券について、統一的な法的な効果を認める枠組みを作った方がよいという観点があり、UNCITRAL でこのような作業がなされたということになります。

過去の UNCITRAL の成果物の中にも電子的な有価証券に対する若干の言及があるものがあります。まず 1996 年の電子商取引モデル法においては、運送契約の章において、運送証券の電子化についてごくごく簡単な規定を置いています。そこでもいわゆる機能的同等性という観点で規定を置いているのですが、それは運送証券に限定するものであるということと、電子商取引モデル法の枠組みの中で作られており、しかも極めて簡易なものであるということで、これでは十分ではないという指摘がなされていました。

それから、発効はしていても日本はまだ批准しておらず批准国も少ないのですが、2005 年の、国際契約における電子通信の使用に関する国連条約（ECC）の下では、逆に手形や船荷証券などの「移転可能な証書または文書」については、特有の問題が多いということから明示的に適用除外とするという形で、初めからこれについては別のところで考えるということ想定しています。

また、ロッテルダム・ルールズにおいても「電子運送記録」についての規定があります。

以上のように過去の成果物は幾つかあるのですが、不十分であるということで MLETR が作られたという経緯があります。

そして MLETR の目的は、あくまでも機能的同等性の実現、つまり紙ベースのルールがあることを前提とし、電子の世界でも同じ機能が果たされれば同じ法的効果を認めることを実現することです。それは何を言いたいかというと、例えば日本の電子記録債権法のように、電子的なデータの移転によって権利を移転するという実体法的なルールを一から作るということはずらず、あくまでもそれぞれの国ごとの紙ベースの実体法的な権利移転のルールがあることを前提に、紙を移転するというその事実の部分だけをとらまえて、紙の移転の機能が電子の世界ではどう実現できるのか、そこだけを考えるということです。

例えば、有価証券と呼ばれるような紙を移転することによって何が移転するのか。これは各国の実体法に委ねられます。物理的な紙の移転プラス他の要件の両方が満たされて初めて権利が移転するという国もあるかもしれません。でも、その辺の権利の移転というものの実体法的な要件については一切触れない、あくまでも紙の移転が権利の移転に結び付いている実体法の規定を前提に、紙の移転という事実の部分だけをどうすれば電子的な世界で実現できるのか、そこについての機能的同等性を実現しようとした。そこがポイントです。

その意味で MLETR はあくまでも「electronic transferable records」という言葉を使っています。「negotiable instrument」という言葉を使いません。Negotiability については、実体

法的な問題であり、ここは事実としての transferability だけを考えているのだということが、この条文の言葉には表れていると説明されています。

その上で3ページ目の(2)ですが、ではその紙の物理的な移転が、特に有価証券の世界ではどのような機能を有しているのかということです。機能的同等性を考えるので、まずは紙の世界での機能は何なのかということを考えるところから作業は始まりました。その作業の出発点は、紙というものの移転については三つの機能があるだろうということでした。

一つ目は単一性 (uniqueness) です。紙は物理的存在であるので、原本は必ず一つしかこの世に存在しないはずである。もちろんコピーはあるのですがコピーは原本ではないので、原本自体は物理的に一つしか存在しない。そして物理的に一つしか存在しない原本と法的な権利が結び付けられているということが、実体法によって認められている。その意味で「移転可能な証書または文書」には単一性 (uniqueness) があるのだということがまず一つあります。

二つ目は占有 (possession) できることです。物理的な存在なので排他的な占有が観念できる。複数の人間による共同の占有でもよいですが、exclusive な占有が観念できるということが、二つ目の機能です。

三つ目は完全性 (integrity) です。紙の上に情報が書いてあるので、その記載された情報は紙が存在する限りはそのまま保存されているはずで、途中で消えたりはしないし、勝手に変わったりもしない。もちろん変造ということはあり得ますが、変造については基本的に物理的なものであれば痕跡が残ります。つまり、紙の上の情報はその記載の時から不変である、この意味での完全性があるということが、三つ目の機能として挙げられます。

これらの三つの機能は電子の世界では当然に実現されるわけではないということです。特にまず単一性に関して言うと、電子データは紙とは違ってコピーをすればどれが本物の元データで、どれがコピーデータかというのは全く区別が付きません。従って単一性は当然には実現されません。そして有体物ではない電子データについては、いわゆる伝統的な占有を観念することもできません。完全性に関して、電子データは紙の上の情報とは違い、それがもし書き換えられたとしても全く変造の痕跡を残さずに内容が変わってしまいます。あるいは電子データが勝手に消えてしまうということも十分にあり得るということで、完全性も当然に実現されるわけではありません。

そこで、電子データがどのような要件を満たせば、これら三つの機能を実現できると考えるのか、そういうアプローチを取っているということです。

その上で、単一性と占有可能性という機能については、さらに目的を考えてみると、特に紙ベースの移転可能な証書または文書について言えば、二重履行を防ぐ、二重払いを防ぐために存在するのだと考えられます。そこで電子データの世界でこのような二重履行を防ぐためにはどうすればよいのかということで、4ページ目ですが、singularity と control という新しい概念を考えました。Singularity というのはあるデータについて、そのデータこそがここで言う電子的移転可能記録という法的な意味を持ったデータなのだということ特定させるようにすることです。データ自体は複数コピーを作れるのだけれども、そのうちどれが権限のある情報なのかということ特定する仕組みが必要ということです。例えば一つあり得るのは、registry model といいます、中央のデータ管理機関が存在するのであ

れば、中央の管理機関がこのデータが権限のあるデータなのだときちんと特定できる仕組みを置いていけば、この singularity は実現できると考えられるでしょう。あるいは token model といいます。中央機関が存在しない場合であっても、例えば何か USB メモリの中にデータを入れて、まさに有価証券の移転のように、USB メモリの移転によってデータを移転するというようなものを考えると、この USB メモリの中に入っているこのデータが権限ある情報なのだとすることを特定できるようになっているという形で、そういったモデルによっても singularity の確保は可能であろうと考えたということです。

次に、電子データにおける、占有に代わる概念として、control という概念をつくり出しています。占有、つまり possession は観念できませんが、排他的な支配可能性があれば、それは占有と同じような機能と考えられる。Singularity と control の合わせ技によって、二重払いを防ぐことが実現できると考えて、これらの要件を満たせば紙との機能的同等性を認めてよい、そのように考えたということです。

他方、完全性 (integrity) については、こちらは要するに電子データであっても、その内容である情報が、その電子的なデータが存在する限りずっと不変であるということ、技術的に要求する。かつ、仮に変造などがあった場合については、変造の記録が残るようなことを要求する。これらが実現できていけばこれは紙と同じような integrity があると考えてもよい。そのような要件が 10 条の 1 項 (iii) に書かれています。

技術的中立性という観点があるので、MLETR の中では特定の技術的なモデルを要求することは全くしていません。特に 2011 年当時は、現実に存在していた電子的な有価証券は、ほぼ registry model、すなわち国営なり民間なり中央の管理機関が存在しており、その中央管理機関が法によって指定されていて、その中央管理機関がデータの移転についてきちんと確認をしながら、誰が今どういうデータを持っているのかを特定していくというモデルが想定されていました。しかし、MLETR はそうしたモデルに限定しているわけではないので、中央管理機関に対する規制だとか、中央管理機関はこういう要件を満たすべきだとか、そのような条文は一切存在していません。こういった技術的中立性を考えた条文となったことの結果として、当時はまだ存在していなかった、いわゆる分散型台帳モデルについても、MLETR は適用可能であるといわれています。

以上、全体像ということとして、資料の残りは各条文について解説しているのですが、口頭では全ての条文を見ることはせず、かいつまんでお話ししていきたいと思えます。

まず 1 条なのですが、MLETR の対象は電子的移転可能記録一般ですが、幾つか対象から除外することが可能になっています。それが 1 条の 3 項で、まずは有価証券といっても株式や債券のような投資証券、投資のための証券などには適用されないということとされています。同時に 1 条 3 項には「投資証券および[...]」と書いてあって、ブラケットになっているのですが、そこは各国がそれぞれ独自に法の対象外とするものを決めてよいということになっています。

そこで想定されているのは、例えば L/C については、国によっていわゆる移転可能な証券または文書と法的に扱われている国と、そうではない国があつたりするので、法の対象外することは考えられるであろう。あるいは、手形・小切手に関しては、日本もそうなのですが、ジュネーブ手形・小切手条約の加盟国については、これは 1930 年の条約なので、当然、紙の手形、紙の小切手であるということをも前提に条約が結ばれています。そうする



と、電子的な手形・小切手の同等物を認めるということは、条約の前提との関係で、たとえば条約に対するアネックスなどを付けないと条約違反になるのではないかという指摘がなされています。そのように考える国については手形・小切手についても法の対象外としても構わないということとされています。

それから、日本の電子記録債権のように、機能的同等な紙ベースの移転可能な証書または文書が存在しない電子的な移転可能記録 (purely ETR)、要は紙の世界に同等物が存在しないような、権利の移転を電子的に実現するような仕組みについては、本法の完全に対象外であるとされていて、そういう法制度を持っている国については注意のために、3 項においてははっきりと、そういったものには、例えば日本であれば電子記録債権には、この法は適用されないということを明記することも必要なのではないかということも指摘されています。あるいは、ロッテルダム・ルールズを採用している国においては、電子的運送記録についてのルールは既にあることになるので、そちらとのバッティングバッティングを避けるために、電子的運送記録をこの法の適用から外すことも考えられるだろうといわれています。

元々モデル法という性格があるので、国ごとに自由にその対象を決めてよいということです。ですので、例えば手形だけに使うとか、船荷証券だけにこのモデル法モデル法を使うということも十分にあり得ると考えられます。

2 条条から 9 条は、資料において解説してあります。

先先ほど少しお話をしましたしましたが、大事な条文が 10 条です。8~9 ページです。ここでもう一度確認をしておきたいと思います。ここは、電子的記録が以下の(a)と(b)の要件を満たす場合については、紙ベースの「移転可能な証書または文書」と同じような効果が認められるということを書いていて、二つの要件があります。

まず (a) は、その電子的記録の中に紙ベースの有価証券と同じような情報がきちんと含まれていることです。具体的にどういう情報を含むべきなのかということについては、紙ベースの「移転可能な証書または文書」に関する実体法において決められるべき問題であり、この法律の中に書き込まれているわけではありません。ですので、船荷証券であればその国の船荷証券に関する法律によって求められている記載事項が書かれることになり、手形であれば手形法上で求められている記載事項が書かれることになるということで、何を書かなければいけないということはここに書いてありません。しかし逆に言うと、例えば手形の電子化であれば、手形法上の手形要件が全てきちんと電子的記録の中に含まれていないと、機能的同等性があるとは認められないということを意味しています。

(b) は、以下三つのために信頼できる手法が用いられていることです。

一つ目は、「その電子的記録が電子的移転可能記録であることを特定すること」です。これが singularity ということですが、その電子的なデータが法的に言うところの電子的移転可能記録であるということ特定する。複数の同じ内容の記録があったとしても、コピーがあったとしても、このデータが法的な意味での電子的移転可能記録なのだ、authoritative なデータなのだということ特定する必要があるということです。

二つ目は、「その電子的記録が創出されたときから全ての効果または有効性を有さなくなるまでの間、当該電子的記録を支配 (control) することができるようにすること」です。

三つ目が、「その電子的記録の完全性 (integrity) を保つこと」で、2 項にその integrity の

基準が書かれています。すなわち、その電子的記録が生まれたときからそれがなくなるまでの間、基本的にはずっと情報がそろったままであり、かつ原則として不変であるということが求められています。ただ、電子データなので、例えばディスプレイ上に表示するとか、そういった目的で電子データが変更される場合はあるので、そういう技術的に必要な場合を除き、内容としては基本的に不変であるということが求められているということになります。

9 ページの 11 条に、支配(control)についての条文があります。ある者によってその電子的移転可能記録への排他的な支配が確立されていること、その者が支配を有している者であると特定すること、この二つを信頼できる方法によって実現することによって、占有の機能的同等性が認められるということです。

10 条、11 条のいずれも具体的にどういう手法を用いるべきかということとは全く言っていません。これらのことを実現できる「信頼できる手法」であればよいと言っています。では、その信頼性をどのように判断するのかということが、10 ページの 12 条に書いてあります。ここにはかなり詳細なことも含めていろいろな判断要素が書いてあるのですが、これらはいずれも例示列挙なので、決してこれらを全て満たさなければいけないということではありません。12 条は (a) と (b) があり、(a) は事前の段階で信頼性を判断する基準です。(b) は事後の段階で信頼性を判断する基準です。基本、同じような考え方なのですが、まず (a) についてはここに書いてあるさまざまな要素に照らして、その機能を果たす信頼性があるのかどうかを判断するのだということを言っています。i ~ vii までさまざまな要素が書いてあるのですが、既に述べたようにこれらはあくまでも例示です。しかし、実際に MLETR に基づいて法を作る場合は、このような各要素の一部について、国によっては条文に書き込んで要件とするということもあり得るだろうと思います。

シンガポールに関しては●からのご報告があると思いますが、シンガポールの今回の改正法についての私の理解では、信頼できる手法について事前の指定をすることができるということを法の枠組みの中に入れていと聞いています。これは実は UNCITRAL のモデル法の中には入っていない要素なのですが、例えば国が信頼できるような機関を指定しておいて、それによるものであれば信頼性があると認めるという枠組みも十分にあり得ると思います。それはこの 12 条から外れるものではないと理解できるころだと思えますし、フィージビリティのある考え方なのではないかと思えます。

12 ページに 17 条と 18 条がありまして、これは一部の論者などからは、唯一、MLETR の中に入っている実体的なルールといえるともされています。すなわち、紙と電子との相互の転換についての条文です。紙から電子にする、電子から紙にする、それをどうするかという話で、これは当然ながら紙の世界にはこんなルールは存在しないわけで、従ってここだけは実体的なルールとして書かざるを得なかったということです。

13 ページに、MLETR に対する反応ということで、レジюмеには調査中とだけ挙げているのですが、口頭で補足させていただければと思います。

詳細は報告書でまとめたいと思っているのですが、幾つか枠組みに分けて MLETR の受容状況や反応について調査しています。

まずグローバルな枠組みにおける MLETR の受容です。これは前回、●からもご指摘がりましたが、今年の G7 において、MLETR の採用を推進するということがコミュニケに

はっきり書き込まれています。これはやはり、日本も G7 の当事国なので、かなり大きな意味合いを持つのではないかと考えられます。

また、国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）が後援して、2020 年 12 月に Framework Agreement on Facilitation of Cross-border Paperless Trade in Asia and the Pacific (CPTA) という、アジア太平洋地域における cross-border の貿易におけるペーパーレス化に対する枠組みの合意のようなものを作り上げました。これはまだ詳細を理解できていなくて、法的な位置付け等はよく分からないのですが、各国が署名などをして発効したということが書かれているので、条約のようなものなのか、何なのか、それも含めてもう少し調査したいと思います。中国はこれにどうも署名したようで、そのほかにもカンボジアや幾つかの国が署名をしたと聞いています。この中には直接的には MLETR についての言及はないのですが、有価証券の電子化を進めるということについては書いてあると同時に、他方で UNCITRAL のいろいろなフレームワークを使うということは書いてあり、それを併せて読むと MLETR の推奨につながり得るような中身が含まれているということが指摘されています。

2 カ国合意、3 カ国合意のレベルでは、シンガポール、チリ、ニュージーランドによる The Digital Economy Partnership Agreement between Singapore, Chile and New Zealand (DEPA)、それからシンガポールとオーストラリアによる Singapore-Australia Digital Economy Agreement (SADEA) では、いずれも UNCITRAL の MLETR についてはっきりと言及した上で、その当事国は採用に向けて努力するということが書かれています。両方ともシンガポールが入っています。シンガポールは相当熱心にこの枠組みを推奨しているのだと思います。従って、チリ、ニュージーランド、オーストラリアも MLETR の採用に向けて、もしかしたら検討しているということがあり得るのかもしれませんが。

次に各国の受容状況ですが、既にご承知のとおりアラブ首長国連邦のアブダビグローバルマーケット（特区）と、バーレーン、シンガポールでは導入済みだと評価されていますが、それ以外に現在進行形としてパラグアイとキリバスにおいて、どうやら法案が既に提出されているということを知っています。

その他国際的な機関においては、私が見た限りではアジア開発銀行において、特に ASEAN 諸国に対してこの採用を推奨するという文書が出されています。これは国際商業会議所（ICC）と合同の文書です。ICC は随分と MLETR について熱心で、ICC 自身でもそういった推奨文書を出しているのですが、アジア開発銀行など他の機関とも提携しながら、こういった推奨を進めているという状況がありそうです。ICC の最近の他の動きとしては、ボルティック国際海運協議会（BIMCO）が ICC と連携してドライバルク・リキッドバルクにおける電子船荷証券の基準の作成を始めて、そこでは MLETR の法制度が導入されることを前提として、それに合致するようなものとして作るのだということを押スリリースで出しています。今後もう少し私も中身を調査していきたいと思います。

私は以前、初回の研究会で、シンガポールにおける MLETR の採用について、BOLERO や essDOCS の担当者が好意的に評価しているということをお話ししました。そこについて確か●から、どういう理由で評価できると考えているのか興味があるとご指摘いただきました。その後いろいろ調べてみて、essDOCS の担当者が UNCITRAL のあるシンポジウムで話しているのを見つけました。それを見ていると、どうやら essDOCS や BOLERO は自分

たちの持っている契約ベースのフレームワークに、別に固執しているわけではないというか、彼らもできれば本当は法的な安定性がある方がいいに決まっているけれど、これまでそれはなかったから契約ベースで作ってきたのだと考えていると言うわけです。彼らによれば、しばらくはMLETRを急激に全ての国が使うわけではないので、多くの国がMLETRを使うまで、あるいはそれに類する立法がされるまでの間は、恐らく彼らの契約ベースのフレームワークは残り続けるであろうと。しかし、だんだんMLETRのようなものが普及してくれば、彼らは法的な効果についてはそちらの方に任せると言うことになるだろうと言っています。

そうした考えの表れとして、以下のようなことが述べられています。アメリカにおいては2003年のUCCにおいて、電子的なB/Lは既に立法化されています。そこでどうも、essDOCSの2009年版のアグリーメントでは、essDOCS本来、契約ベースなので、更改と権利の発生、novation and attornmentという契約法のルールによって権利を移転するということが書いてあるのですが、essDOCSをアメリカ法準拠で利用する場合は、このような契約法のルールではなくてUCCに従って行われますと書いてあるのだと言うわけです。

そして、今もう通ったのか分かりませんが、同時に今年のアグリーメントの改正版では、シンガポールで立法がなされたことを前提にして、シンガポールについてもシンガポール法準拠だったらnovation and attornmentではなくて、シンガポール法準拠、つまりMLETRに基づく法によって権利が移転されるのだと書いたのだと言っています。同時に、シンガポールはそうのように電子的な船荷証券についての法的な明確性が明らかになったので、essDOCSの準拠法については、これまでの英米に加えてシンガポールも付け加えるということをも明記したと説明しています。

どうもこのようなことを考えていくと、やはりessDOCS、BOLEROの担当者はもしかするとこういった法的な明確な枠組みができるのであれば、そちらの方の枠組みに移って行って、その中で自分たちの技術を使っていくということを考えているのではないかと考えられ、その意味で法的な安定性が確保されることについては歓迎しているということを行っているのではないかと思っております。

(A) どうでしょうか。次の●の報告はモデル法を国内法化した法律に関するものですが、一応、モデル法はモデル法として現段階で何かご意見・ご質問があれば議論させていただき、国内法の立法の仕方はまた次のところで検討するというところでよろしいでしょうか、どの点でもご質問・ご意見ございますか。

(I) 大変詳細な説明をありがとうございました。非常に初歩的な質問をさせていただきたいと思っています。MLETRの使用が推奨されていてだんだん進んで世界的に採用されるとしても、日本法でそのままというシナリオはなかなか考えにくいだろうとは思いますが。ただ、別にその是非を言っているのではなく、頭の体操として、仮に日本が分かりましたと、このmodel lawをそのまま採用しますと言ったときに、果たしてどういう状況になるのかというイメージが、いまひとつよく湧かないのです。それは別の言い方をすると、条文自体は事前に配布いただいたので読んでいるのですが、読んでもそれを採用した場合の実務上のインパクトがいまひとつよく分かりません。

これもだんだん具体化していきますと、読ませていただくとご指摘にもあったとおり、一番重要な条文は確かに10条あるいは11条なのだろうと思います。10条の文章を見ると、「法が移転可能な証書または文書を要求している場合、その要件は」うんぬんと。これを船荷証券に例えてみれば、国際海上物品運送法上、運送人には船荷証券の発行義務があると。だから商法が船荷証券の発行を要求しているというときに、この条文の要件を満たす電子的記録であれば、それは船荷証券の発行があったと見なされる。恐らくそうなのだろうと、そこまでは分かるのです。

プラス11条を見ると、「法が移転可能な証書または文書の占有を要求している場合または占有することができるとしている場合」。例えばこれも今われわれのテーマである船荷証券に則して言うならば、貨物の引渡しを請求するには船荷証券の所持人でなければいけない。あるいは物権的効力を問題にする場合には、船荷証券が出ている場合で言えばまさに船荷証券の裏書が要ると。これもこの11条の要件を満たす電子的移転可能記録であれば、その移転可能記録のcontrolを持つ人間が引渡請求権を持つし、その移転をすることが日本の商法の物権的効力の要件を満たすことになる。恐らくそういうことなのだろうとは思いますが、その具体的な意味がピンとこないのです。質問になっているかどうか分かりませんが、条文の意味をパラフレーズするところまではできるのだけれど、その実務上のインパクトがいまひとつよく分からないのですけれども。

(H) もちろんこれは元々船荷証券だけを想定したものではないのですが、仮に船荷証券の世界だけにこれを採用するとしたら、ある意味、部分的な採用だと思いますが、今、●に読み替えていただいたような形、必ずしも完全な翻訳である必要はないのですが、そういった中身を含むような条文になるのだろうと思います。すなわち、船荷証券について限定するのであれば、船荷証券については電子的記録によっても一定の要件を満たしていれば、電子的記録によっても船荷証券の要件を満たしているものとするを書いていくことになり、どういう要素が電子的データにおいては要求されるのかということが書かれる。しかしそこでの要件となる機能、先ほどの10条の(a)や(b)にあるようなことを実現するために、詳細にこういう仕組みでなければいけないとかいうことを書くわけではありませぬ。あくまでこの法律は、求められる機能だけを書いていて、それが信頼できる方法で実現されていれば法的な船荷証券としての効果が与えられ、従って船荷証券に関する既存のルールが全て適用される、そのような効果を生むということだと思えます。今の状態だとそうした法的基盤がないので、電子的船荷証券というものがもしあるとしても、そこには船荷証券に関する国際海上物品運送法だとか、そういったもののルールが当然には適用されないとなるわけで、そこが当然に適用されることになるところに恐らく大きなインパクトがあるのだと思えます。

他方でしかし、どういったものだったらそれが適用されるのかということについては、先ほどお話をしたように、技術的中立性をかなり意識しているので、MLETRには明解にしっかりと書いているわけではありませぬ。例えば電子記録債権みたいに電子債権記録機関のようなものを法によって要求して、そこにも一定の条件を求めるといったことは書いているわけではありませぬ。それをやってしまうと、UNCITRALのモデル法の目的である、cross-borderで違う仕組みであっても同じ機能を果たしていれば同じ法的効果を認めまし

ようということが実現されなくなってしまうので、もし仮にこの MLETR の方向性で行くのであれば、特定の仕組みをとることを絶対的な要件とするべきではない。シンガポールのように特定の仕組みを一つの選択肢として条文に入れるのはいいと思うのですが、その仕組みでなければ駄目だ、例えば日本が指定した電子船荷証券機関みたいなものを使わなければ駄目だみたいなことにはしない方がいいと思います。もちろん、日本において、例えば日本が指定した特定の仕組みを使っていれば信頼性があると見なされるということを書くことは MLETR の仕組みの下でも可能なのだろうとは思いますが、それを必須のものとして求めているわけではありません。

MLETR は、電子船荷証券についても紙の船荷証券と同じルールが適用されますよという効果を与えることが一番重要なインパクトなのだろうと思います。それが、しかし結構重要なのではないかということなのだと思います。

(I) そうすると、一方で今、現に存在する船荷証券に関する法規制があるではないですか。それらの規定の中には同等と見なされる電子的な記録、電子的移転可能記録にも適用すると言ってもそんなに違和感がないものもあれば、ひょっとしたら違和感があり得るものもあるかもしれない。例えば卑近な例を言うと、船荷証券の記載事項として今の法律は、複数あることがあり得るから通数を書け、あるいは作成地を書けという記載事項があります。それは例えばそのままではいかないよねという話になると思います。あるいは、私が勘違いしていなければ船荷証券は日本の今の法律上は、裏書禁止文言がなければ指図証券でもあるので、日本民法の指図証券に関する規定が適用される。従って裏書の方式に関する規定も適用があるし、善意取得や抗弁の切斷といった規定も適用があり得ると。これらの規定をそのまま適用したときに果たして問題があるのですか。ひょっとしたらあるのですか、ないのですかということを検討しなければいけない。そういう状況になるという整理でよろしいのでしょうか。

(H) 今のご指摘は私も大変重要な問題だと思います。恐らく日本の手形に関して言うと、そういう問題があるから電子記録債権法という電子だけの世界のルールを作ったところも、多分あると思うのです。つまり、紙の手形にしか要らないルールも本当はあるかもしれません。本来、私も未来的な姿としては新しい電子の世界に則したルールを作っていた方がいいと思うのですが、それをあえてしなかったというのがこの MLETR なのだと思います。ですので、おっしゃったような通数だとかそういう話に関して、電子的な世界では意味がないのかもしれませんが、船荷証券の法律を各国で変えれば別ですが、そうではない限りは基本的にはそれをそのまま適用するということが前提にはなっていると思うのです。

ちなみに裏書に関しても、裏書については MLETR では 15 条という条文が一応ありまして、非常に中身がない条文なのですが、裏書のために必要な情報が電子的移転可能記録に含まれており、かつ署名などについては署名に関する 8 条、9 条の要件を満たせば満たされたものとするという書き方をされていて、要するに紙に裏書をする時に書かれる情報を電子データに入れば、それで裏書としての要件は満たされたのだと言っています。そこは注解にも書いてあるのですが、裏書の方式は各国で違い、これは実体法の問題なわけです。

例えば卑近な話で言うと裏面に書くのかとか、そういう話も含めてです。実は初めの条文案では結構そこにも踏み込んで裏書については権利の移転先を書いて、それで電子データに移転すれば裏書の効果が認められるみたいな書き方をしていたのですが、裏書の方法は国によってルールが違う可能性があるので、こういう中身がないような条文、つまり裏書のために書くべき情報が書いてあれば裏書をしたものと見なすという条文としたということがあります。ですので、●がおっしゃるとおり電子的な世界において必ずしも必要でないような情報が書かれるとか、適用があまりふさわしくない条文でも適用されてしまうという問題はあるのではないかとはいえます。

ただ、他方でそれが有害なものかどうかという、本当に有害なものがあるかどうかというのは、よく分かりません。無駄なものはあるかもしれないのですが、有害なものが本当にあるのかどうかは検討する必要がある気がします。つまり、紙の船荷証券に関するルールにおいて、電子的な世界では適用させてはまずいものがどこまであるのかについては、ちょっと検討する必要があるのかなと思います。

(I) ありがとうございます。

(A) モデル法がどういう趣旨かはよく分かったのですが、問題は日本の受け止め方としてこれそのものの立法という形でやるかどうかですね。電子船荷証券については、伝統的な船荷証券に関する実体ルールを直すところがないかということは、これは今の話というよりは今後の検討課題なのだと思います。ついでに●の指摘のあった複数の船荷証券の記載事項の通数の話について言うと、例えばロッテルダム・ルールズはその点だけは、紙の船荷証券と電子船荷証券で実体ルールを変えているのです。ほとんど全ての規定は、紙の船荷証券のルールと電子船荷証券のルールはパラレルに作っているのですが、この点だけは電子船荷証券と紙の船荷証券は違うことにしています。36条2項dを見ると、紙の場合だけ通数を記載できるようにしており、電子船荷証券については数通発行を認めないこととしたのです。細かく立ち入りませんが、いろいろな理由があってそうになりました。実は元々MLETRでは、数通発行に関する規定はあったのですが、ロッテルダム・ルールズ矛盾するから、削除しろとCMIが主張して外させたのです。UNCITRAL作業部会で強い批判があったのは、実体的なルールを反映することは、このモデル法とは根本的に相いれないのだということ、理論の上は正しいと思うのですが、UNCITRALの文書同士の間での齟齬ということから、問題の条文は削除されました。それはともかく、日本で立法する場合に紙の船荷証券のルールと完全にパラレルにするかどうかというところで検討すべき典型的な課題だとは思いますが、そういうご指摘があったのは実務的にもよく理解できるところです。

MLETRについては、このあたりでよろしいでしょうか。シンガポールの話聞いた方が国内で立法するときの問題が具体的に分かって、かえって●の報告もよく理解できるかもしれませんので、先に進んでよろしいでしょうか。もちろん今の●の報告に関する質問も後でさらにしていただいても結構ですので、●の報告に移ってください。よろしく願います。

(E) お配りしています参考資料 3-1 と参考資料 3-2 をお手元にご用意ください。参考資料 3-1 がレジюмеで、参考資料 3-2 は、英文で恐縮ですがシンガポール電子取引法全文です。それでは電子的船荷証券に関する外国法制として、シンガポール法の調査結果をご報告させていただきたいと思えます。

まず、なぜシンガポールを取り上げるのかというところですが、先ほど●のご報告にもありましたように、シンガポールは、バーレーンに続いて世界で 2 番目に MLETR を国内法化した国であります。現在 UAE の一部の特区を加えた 3 か国のみが MLETR を採用しておりますが、実体的な規定も含めてかなり整備が進んでいるということでシンガポールを取り上げることとなりました。MLETR の国内法化ということですので、シンガポールは、電子的船荷証券を実現する方式としては、機能的同等物アプローチを採用している国ということになります。シンガポールでは、2010 年電子取引法を改正するという形で MLETR を国内法化しています。その反射的効果として、すでに船荷証券法と契約（第三者の権利）法において定められていた電子取引関連の規定はすべて削除され、これらされ、これら実体規定における船荷証券は紙のみによって発行されると整理された点の一つの特徴があります。改正電子取引法は、2021 年 3 月 19 日から施行されています。

シンガポールとこれまでの UNCITRAL 文書と関係ですが、まず 1996 年電子商取引に関するモデル法（Model Law on Electronic Commerce）に関しては、シンガポールは世界で最初にこれを国内法化し、1998 年電子取引法を制定しています。2001 年電子署名に関するモデル法（Model Law on Electronic Signature）は、主要な国はあまり採用しておらず、シンガポールも公式には採用していません。2005 年国際契約における電子的コミュニケーションの利用に関する条約（United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts, ECC）については、これを批准し、1998 年電子取引法を廃止した上で、2010 年電子取引法を制定し、国内法化しています。

2010 年電子取引法は、電子的記録（electronic record）について、紙の場合との機能的同等性を確立するというものであり、MLETR につながる方向性を確立したものです。法的承認、すなわち、電子だからといって法的効力がないとはならないという点や、書面性、署名、所持の要件、原本の要件が電子の世界においてどのように満たされるのかについて、基本原則が規律されています。ただ、2010 年電子取引法を制定したときに、適用除外規定が設けられました。それがここに掲げられているものになります。すなわち、所持人または受益者が物品の引渡しまたは金銭の支払を求めることができる譲渡可能文書、権原証券、為替手形、約束手形、運送状、船荷証券、倉庫証券その他の「移転可能証券又は文書」については、2010 年電子取引法は適用されませんませんでした。遺言や信託、不動産取引に関する書類も適用除外となっています。

MLETR を国内法化した 2021 年改正電子取引法は、「移転可能証券又は文書」に関する適用除外規定を削除し、「移転可能証券又は文書」についても 2010 年電子取引法の適用対象に含めるという形になりました。改正法は、2010 年電子取引法に Part IIA というユニットを新設して、MLETR をほぼそのまま導入しています。

改正に至るまでの背景をご説明します。日本では現在法務省が取り組んでいますが、シンガポールでは情報通信メディア開発庁（IMDA）という、日本でいえば総務省に相当するところが主体となって電子化を進めてきました。MLETR の採択と前後してシンガポール



でもパブリックコンサルテーションが2回行われています。このときの意見（サブミッション）をすべて読んでいるわけではないのですが、やはり金融機関の関心が一番高いように思います。そこでは、uniqueness（単一性）は必ず確立すること、また支配（control）など、MLETR に関して議論されたようなことが述べられていました。2021年に法案が提出され、すぐに可決成立し、改正法が施行されています。このようにかなり迅速に行われた改正ということになります。

電子化に対してどのような需要があったのかということですが、需要を全部正確に把握するのは非常に難しいのですが、立法過程で説明されたことをまとめていきたいと思えます。議会での審議に先立って通信情報省の大臣が述べたスピーチから引用します。まず、先ほどコンテナ船のところで ONE の話が出てきましたが、シンガポールにおいては ONE の取組みがきっかけの一つとなっているようです。2020年4月2日、ONE がロシアと中国間のコンテナ輸送について essDOCS の CargoDocs を使って電子的船荷証券を発行し、ニュースとなりました。規約ベースで行っている以上は、規約外の第三者には対抗できないという問題点があり法的安定性がないことから、紙の船荷証券と同等に法的に承認してほしいという点が電子化の需要に関する一つ目の説明として挙げられています。

もう一つは、これはあまりこれまでの議論で出てこなかったのですが、電子船荷証券は担保としての価値が高く、信用リスク削減により銀行の必要自己資本を減少させるという、銀行にとってとてもいい効果があるのだということが説明されています。このあたりはデータが出てこないのも、もしご存知の先生方がいたら教えていただきたいのですが、紙の船荷証券と電子の船荷証券とで担保価値や執行のしやすさにどのくらい違いがあるのか正確には分かりませんが、シンガポールとしてはそこが一つのきっかけになっています。

もう一つは、2020年5月21日に、先ほども取り上げた DCSA による試算が公表されており、この点も背景として触れられています。DCSA によれば、世界のコンテナ船の50%が電子的船荷証券を使用すると、年間40億米ドルの費用を節約できる、反対に言うとも紙の船荷証券を発行する費用は電子的船荷証券の3倍かかるということです。別のデータでは、貿易の費用の20%は紙のドキュメンテーションの費用なのだとおられており、この部分を削減できるとかなりコスト削減につながるという試算も出ています。これも試算の原本がなく、次の Web サイト (<https://www.ledgerinsights.com/dcsa-electronic-bills-of-lading-shipping-standards-blockchain/>) がよく引用されていますが、先ほどおっしゃっていた調査で、もしデータを提供していただければ、かなり有益なのではないかと思えます。

DCSA の目標値は、2030年までにとにかく50%を全て e-B/L に置き換えるというものです。e-AWB の場合は全体の63%まで達成できているので、海の方でも電子化を進めていきたいとおっしゃっています。DCSA というのは、主要コンテナ船社が2019年に設立した非営利法人です。すでに、規格の標準化作業を行っておりますので、おそらくコンテナ船に関しては DCSA の統一化作業が大きな影響を持つてくるのではないかと考えられます。

レジュメ 3-3 ですが、その他の動きとしては IMDA が、オープンなデジタルプラットフォームとして TradeTrust を2019年から運用し、信頼性のある、しかも複製されないようなデータを作ることができるものとして、これによる電子化を推奨しています。さらに2020年に DCSA がいくつかの標準化を発表しており、その基準に従ってコンテナ船に関しては、e-B/L の一つの標準化が公表されています。他にも国連の CEFAC T も標準化作業を進めて

いることなど、MLETR の基準に従った標準化がいろいろな標準化機関で進められています。

最新の動きとしては、シンガポール海事港湾局 (MPA)、DCSA および IMDA などが共同して Call for Proposal-Electronic Bill of Lading Solutions を実施し、TradeTrust や DCSA などの規格を取り入れた新しい e-BB /L の発想を募集しています。7月31日を期限として、新しい電子船荷証券のシステムが公募に掛けられているという状況になります。

中身に入っていきたいと思います。2021年電子取引法の改正がどういう目的で行われたかというところです。主たる目的はMLETRの国内法化です。また、細かい点ですが、ECC10条と少しずれているところがあったので、それを修正したというところと、さらに流通証券に関しては元々適用除外とされていたので、適用除外から削除するというところで、2010年電子取引法を適用するという構成に変わっています。

シンガポールがMLETRを国内法化した方法は少し特殊です。2010年電子取引法は元々電子的記録 (electronic record) を規律していたので、電子的記録についてはすでにルールが存在します。これに加えて、電子的移転可能記録 (electronic transferable record) という類型をさらに設けました。電子的移転可能記録は、まずは電子的記録として、さらに電子的移転可能記録としてして、2つの段階で規律されます。電子的記録に関する規律 (Part II) の後に Part IIA を新設して、MLETR をユニットで導入しました。一方で、「移転可能証券又は文書」とは、紙のみによって発行されるものと整理しています。そのため、すでに述べたように、関連法令から電子化を前提とした規律を削除するという方針が採られています。具体的には、1994年の船荷証券法では、「telecommunication system」や「information technology」というような言葉を使って電子化にも対応できるような条文が設けられていたのですが、この部分を削除して、船荷証券法は、そもそも紙でしか発行されないものであり、これを電子に置き換えるにはMLETRを使うという整理がされています。同じように第三者の権利法における「corresponding electronic transaction」という文言も削除され、こちらも船荷証券は紙で発行されるものだという整理がされています。

レジュメ43の表がMLETRとシンガポール法との対応関係です。ほぼ同じなのですが、いくつか追加点があります。たとえば、Bill of exchange や bill of lading とはどのような意味なのかという定義のところ。また、条文の解釈原則についても、モデル法由来のルールですのでモデル法に準拠して解釈するというような規律が設けられています。追加情報、同意の要件は文言としては同じなのですが、16D条が追加されている点が、実質的にMLETRを修正している点だと思います。これは後ほど解説します。法的承認の点も同じで、書面性の要件も同じです。

若干違うのはMLETRでいうと10条、シンガポール法では16H条です。電子的移転可能記録 (electronic transferable record) であるということを書いてくださいという一文があるのですが、これに「authoritative」という言葉が入っていて、実質的に何が変わるかわかりませんが、この文言を入れたという点に違いがあります。

その他のところは、MLETRだと、法が証券を持っているときの効果を規律している場合を想定しているのですが、シンガポール法は証券を持っていないときの効果についても触れています。これは、読み替え規定の規律の仕方という法制執務上の問題かと思われます。

先ほど●がおっしゃっていた17条、18条に対応するのがメディアの変更の点ですが、

ここはかなり大きく変わっています。条文を読んでいただけたら分かるのですが、全ての情報、transferable document や instrument にある全ての情報を電子的移転可能記録に置き換えなければならないというえなければならないという一文が入っています。反対の方も同じで、電子的移転可能記録にあった情報を全て置き換えなければいけないということになっている点に特徴があります。ですので、メディアを変更するときには情報を確実に反映させなければならないという要求があります。

信頼性の基準は同じで、160 条が先ほど●が触れてくださった認証システムになります。こちらも後ほど注釈したいと思います。あとは実行のための規則の制定権限であったり、監督権限に関するルールが設けられています。

少し気にかかる点や説明文書の中で触れられている点について注釈したいと思います。まず紙の船荷証券を電子化したものに適用があるわけですが、「船荷証券」とは何かというところです。船荷証券の定義に関しては、実体法で決まりますが、まずシンガポールという国がどのような法制なのかを説明します。レジュメ 6 ページの下です。シンガポールには英国の制定法が直接適用されるわけではありません。1994 年英国法適用法 5 条により、1994 年以降の制定法はシンガポールにおいては直接適用はされません。反対に言うと 1993 年までに成立した商事法令は、読み替えて直接適用されるということになります。1889 年の問屋法や 1992 年の COGSA は、シンガポールでも直接適用されます。1994 年以降の改正や、1994 年以降に成立した法令は直接適用はされずに、シンガポールでは別の法律が制定されています。1993 年以降の判例法も直接は適用されず、適当な範囲でシンガポールにおいても適用されます。その都度、適用可能性を考えていくという仕組みになっています。

電子取引法における「船荷証券」とは何なのかというと、これは直接適用される英国 COGSA や、シンガポール法における船荷証券だけではなく、他の法令、または外国法令における船荷証券も含むと説明されています。この文脈では、例えばハーグ・ウィスビー・ルール等の条約にいう船荷証券その他類似の証券も恐らく含まれるのだらうと思いますが、注釈には書いてないのでそこはよく分かりません。

準拠法に関しては、紙の船荷証券における準拠法が電子的移転可能記録の準拠法にもなるという一文があります。

「移転可能証券または文書」の定義は、「紙片によって発行される証券又は文書の所持人が、当該証券又は文書に記載された債務の履行を請求し、かつ当該証券又は文書の移転によって、記載された権利を移転することができるものであって、(a) 為替手形、(b) 約束手形、(c) 船荷証券を含む」というものになっています。これを電子に置き換えたものが電子的移転可能記録ということになります。●の説明にあった運送状や倉庫証券は列挙されていません。これはシンガポール法上、流通性に争いがあるためと説明されています。ただ、シンガポール法シンガポール法の特徴として説明した点ですが、それでも電子的記録には該当するので、電子的記録として電子的に発行することは可能であり、ただ、control や uniqueness は適用されないということで、Part II の適用はあるけれども Part IIA の適用はないということになります。

問題は、記名式船荷証券（ストレート B/L）のようなものが、船荷証券の定義に当てはまるのかというところです。これもシンガポールの方（かた）が論じられているのは見当たらず、イギリスのコンサルペーパーにあったところの分析を借りてきています。考え方

としては、後半の要件です。「かつ当該証券又は文書の移転によって、記載された権利を移転することができるものであって」という要件を記名式の船荷証券は満たさないのではないかという疑問があります。満たさないとするとどうなるかということ、先先に述べたように電子的記録として Part II のみが適用されるので、電子では発行できるけれども、uniqueness や control は適用されないということになりそうです。

もう一つの解釈の可能性としては、とはいえ船荷証券には該当するので、やはり Part IIA が適用されると考える余地もあります。少なくとも、イギリスの *Rafacla S* 号事件のように（シンガポールでも同様の判決があるようですが）受戻証券性を認める以上は、結局それが複数発行されると大変なことになるので、やはり uniqueness や exclusive control という考え方は、記名式船荷証券にも採用せざるを得ないのではないかと考えられるように思われますが、これは実体法の問題かと思えます。MLETR を導入したからといって、実体法の問題、すなわち、電子的なものに紙の実体法ルールを適用したらどうなるかについては検討せざるを得ないので、これは日本においても同じことが言えると思えます。実体法を適用して何か問題はないかということまで検討して、適用範囲を決めていく必要があると思われます。

その他の部分です。追加情報を記載してもいい、つまり、紙には書いてなかったような情報を書いてもいいというものがあります。まず原則として電子的移転可能記録には紙の証券または文書の情報を正確に記載する必要があります。ここまでいくと当然、裏面約款も含むのだらうと考えられます。説明では、追加状況を付してもよいとされています。これは MLETR の説明にもありましたが、メタデータや船舶の位置情報などを入れても構わないということです。ここも徹底しているのですが、紙の船荷証券に既にこの URL が記載されている場合は追加情報ではなく、紙の情報を正確に反映したものにすぎないという建て付けになっています。

もう一つ、ここが少し問題になるのではないかと思います、●にお聞きしたいところなのですが、16D 条に同意の要件があり、当事者の同意がなければ電子的船荷証券を使用することはできないとなっています。この「当事者」というのは一体どの範囲の主体を指しているのかというのが、一つ論点になるのではないかと思います。MLETR の注釈では「all parties involved in the life cycle of the electronic transferable record」となっているので、全ての人が含まれるように読めます。規約ベースならば銀行も含めて関係者はみんなシステムに参加しているので、問題は少ないのだらうと思われれます。規約ベースでない場合に、電子化に同意しない銀行や荷受人がいた場合にはどうすればいいかということ、これは、最終的にはメディアの変更によるしかないのではないかと、むしろメディアの変更はそういう場合に使われるのだという整理になるのではないかと考えられます。

もう一つ問題になりうる点として、「同意は行為でよい」という一文があります。これは MLETR にもあります。行為があったかどうかというものをどのように判断するのか。承認をクリックしたとか、規約ベースであれば、おそらくメンバーになっているとか、そういうところが行為として評価されるのだと思いますが、日本法でいうと、意思実現に関する解釈論が、ここにも反映されるのかされないのかということころは、実際に MLETR を運用する中で問題になってくるのではないかと思います。

さらにシンガポール法と MLETR の違いだと思われるところは、同意しない当事者には

法全体が適用されない、つまり、一部の適用除外はできないとされていることです。MLETR は、条文だけを読むと一部適用除外を認めるように読めるので、ここは MLETR と違うところではないかと思われま

す。もう一つ、シンガポール法の特徴は信頼性の推定の規定が入っていることです。プロバイダーについて信頼があるかどうかの認証制度があり、認証されていれば信頼性が推定されます。電子的移転可能記録管理システムについても、認証制度を設けるということになっています。これは規則によると書いているのですが、実際にその規則はまだ制定されていないようです。電子取引法の規則としては、2010 年の認証機関規則がありますが、これは 16Q 条には対応していないので、今後、16Q 条に対応する規則が制定され、認証手続が行われることになるのだらうと思います。このあたりはシンガポールの方（かた）に問い合わせられているのですが、「まだない」と言われましたので、報告書を執筆する段階でもし規則が公表されていればそちらもフォローしたいと思

います。技術的中立性の原則は MLETR と共通ですが、どのような技術が使われるかにかかわらず適用していくというのがシンガポール法でも採用されている原則になります。

MLETR を適用した結果、当事者の法律関係がどのように変容するのかという実体法レベルの検討はまだ十分にできていないので、MLETR に関する論文等がそろいましたら、報告書の段階ではまた改めて加えていきたいと考えています。報告は以上です。

(A) それではどの点でもご質問・ご意見いただければと思います。

(H) 最後にご指摘いただいた同意のところですが、確かに UNCITRAL のモデル法の中には 7 条 2 項に「この法は、ある者にその者の同意なく電子的移転可能記録を利用することを求めるものではない」と書いてあって、従って基本的に当事者の契約の自由であることが示されているということだと思

います。ここは私も言われてみればと思ったのですが、MLETR の注釈に書いてある「all parties involved in the life cycle of the electronic transferable record」の all parties は、基本的にはその証券というか電子的移転可能記録みたいなものを受け取った者などを含めて、全て、例えば転々譲渡するのであれば受け取った者も含めて当然同意が必要なので、自分は嫌だと言っている人に対して電子的なデータを渡したからといって、それが当然に有価証券の交付と同じ効力を持つということはないのだらうということなのだと思います。同意した当事者同士で使っているときに、そこで認められた権利について対第三者効力があるということは多分否定されないのだと思いますが、当事者同士では使うか使わないかというのは、基本的には合意が必要なのだと思います。ただ、「同意は conduct でよい」と書いてあって、これの UNCITRAL の注解にも入っているのですが、明示的に「私は使います」という同意を取る必要までは恐らくなくて、嫌だとはっきり言ったときには恐らく電子を紙に転換する必要があるのでしょうか、そうでなければ、実際にその電子データを受け取って、例えばそれに基づいて権利を行使するとか、あるいは支配権を行使するというような状況が見られれば、それをもって同意としてよいと言っている。かつ registry model であれば、そもそもそのシステムに加入している段階で包括的同意をしていると見てよいと書いているので、そこまで厳格な同意を求めているわけではないというのは、●がおっしゃるとお

りかとは思いますが。おっしゃるとおりこの all parties というのがどこまでというのは確かに少し問題があるかもしれないので、日本語などで書くときにはそのあたりをどう書くかというのは、重要な問題かと思いました。

(A) その他、ご意見・ご質問はございますか。シンガポール法には準拠法の条文があるのですよね。ちょっと面白かったのですが、16P (2) という条文で裏側から書かれていて「Nothing in this Part affects the application to an electronic transferable record of any rule of private international law governing a transferable document or instrument.」とあります。この章におけるどの規定も、流通証券に関する国際私法のルールが電子的移転記録に適用されることを妨げるものではないというわけです。普通の船荷証券についての準拠法の考え方そのままを MLETR にも適用しますと言っているような条文なのですよね。そうすると、どういうことになるのでしょうか。

(E) 前回のお話で、運送品の仕向地法とするのであれば、物ベースで考えるということなので、紙か電子かはあまり問題にはならないと思います。これに対して、証券の所在地法と捉えると、そもそもどこで証券を発行するのかを定める必要があるはずですが。実際には一度紙の証券を作ってから電子化するわけではなくて、電子のものは最初から電子的に作るものですので、証券の所在地とは一体どこになるのか。

(A) 紙の所在地なんて発想は存在しないですね。

(E) ないはずなのです。

(A) 紙の船荷証券に関する国際私法を適用するとすると、何か謎をもって謎に答えているような条文になって不思議だなと思っています。

(E) 観念的にどこかで発行した紙というものがあるという想定なのだと思うのです。

(A) この条文の意味は、シンガポール法上の船荷証券などについての国際私法の考え方、あるいは有価証券についての国際私法の考え方を前提にしないと理解できないのでしょうか。

(E) 追加で調べてみます。

(A) 日本法で同じ条文を置いたら、問題の解決になるかということ、かえって紛糾するだけかもしれない気がします。他方で準拠法に関する規定がなくていいかというのもよく分からないですね。先ほど●の説明で業界の人が、シンガポール法が準拠法となった場合には契約から適用除外にして、法律の効果で全部、権利の移転も決めるのだとするというようなことを言っておられましたが、シンガポール法が準拠法となる場合というのがいかなる意味なのかがよく分からなかったのです。どういう適用関係になるのですか。

(E) 恐らく準拠法として指定されているときにということなのですかね。

(A) 電子船荷証券の契約の中で準拠法はシンガポール法と書いた場合ですかね。

(H) 私の表現が良くなかったかもしれません。恐らく essDOCS の担当者が書いたものの表現からはそう見えます。「if essDOCS e-B/L is governed by Singapore law」、そうしたら「eTA will apply」とかそういうふうに書いていますので、あらかじめ当事者間で合意したところに基づいて決まるのだろうということを考えているのだろうとは思いますが。

(A) 今の条文それ自体は当事者がどう合意をしようが、とにかくシンガポール法が適用される場合には契約条項よりそちらが優先だということですね。適用される場合の強行法規性みたいなものを書いただけの条文のようにも読めるので、いろいろな解釈は可能ですけれどね。非常に特徴的な条文があるようですね。

どの点でもシンガポールについてご意見・ご質問ございますか。

(J) 細かいところなのですが、8 ページに信頼性の推定という規定がありますが、恐らくこれはプロバイダーや電子的移転可能記録管理システムといったものの信頼性を担保する規定なのだと思うのですが、ここで言う推定というのはどういう意味なのかをお伺いできればと思います。こういった認証を受けていれば信頼性が推定されるという法的効果が発生するものなのかということをお伺いしたいです。

(E) これはまだ規則がないので、どのように運用されるのか分からないのですが、おそらくこういう認証制度を設けている以上は、認証されたシステムなりが reliable であるということの証明責任が変わってくるはずですが、「Reliable method is used」が電子化の要件としてあらゆるところに出てきていますが、認証されたものは reliable method だと言っているということで、相手方が reliable ではないことを反証しなければいけないというシステムになるのではないかと思います。

(J) まだないものについてすみません。ありがとうございます。

(A) モデル法準拠の国内法化のときには、この種の条文がかなり検討の対象になるのでしょうか。放っておくとみんなが漠然と法の適用があるものだと信じて使っているシステムについて、実は本当は法的には何の保証もないような状態が続くことになります。推定でも何でもいいから何かの安心感が法的に欲しいところですね。推定にどういう意味があるのか微妙なところではありますが。

(H) もう 1 点、細かいところですが、冒頭に●が銀行の自己資本比率規制との関係でということをおっしゃって、私も詳細を知っているわけではないのですが、恐らくバーゼル規制などの中で適格担保の要件が決められているので、このあたりは日本でも例えば「い

いわゆる「電子的船荷証券」みたいなものの場合と、紙の船荷証券の場合とで、信用リスク削減効果が違っているとバーゼル規制に書いているのかどうかというあたりを、もし機会があれば銀行の方（かた）などに聞いてみるといいのかなという気がしました。

バーゼルの適格担保要件は結構厳しいので、確かに船荷証券のようにきちんとした法的な効果がないと、もしかしたらリスク削減効果はないと見られている可能性はあるかと思っただけです。その辺を銀行の方（かた）に聞いてみるといいと思いました。

(A) これは調査事項ですから、●の方で調査していただけますか。いわゆる電子船荷証券と本当の紙の船荷証券では、銀行規制上何か扱った差があるかということと、差がある場合には、法的なバックアップができれば、その差は多少でも埋まるものなのかということですね。

(F) バーゼルの関係とでということですか。

(A) そうですね。

(F) ちなみに、イギリスのコミッションペーパーにも書いてあるとおり、このコンサルテーションなどをやる直前に、ダブルファイナンスの詐欺事件が複数件発覚したことがシンガポール法で電子船荷証券を認める契機になったというような記載がありました。関連する新聞記事を読んでも、紙の船荷証券だとそういうダブルファイナンスが起こるといふところまでは分かるのですが、それがいわゆる電子船荷証券だったときに、担保として安全性が増すのか、そのことについてどのように評価されているのかということまでは分からないところです。いずれにしても、自己資本率規制の関係については金融庁などにも聞いてみるようにします。

(A) これがもし影響があるとすると、立法事実としてもかなり重要なことで、われわれにとっても重要な情報にはなるとお思いますので、よろしくお願ひします。

その他、どの点でもご質問はございますか。よろしいでしょうか。また別の国をやった上で対比して質問でも結構ですので、いったん先に進むことにさせていただければと思います。

外国法調査の二つ目として、●から韓国法についての調査結果をお願いします。

(J) 本日は韓国における電子船荷証券に関する制度について、ご紹介させていただきます。資料は長いテキスト9ページ分と、あとは10ページ以降に韓国法の翻訳が、かなり暫定版のものですが、紹介いたします。一部は既に文献があったので邦語訳をそのまま使わせていただいています。一部については私の私訳で誤り等もあるかと思いますが、適宜参照していただければと思います。

まず韓国における電子船荷証券法制ですが、MLETR よりもずっと前から、2007年から存在する制度ということもあり、モデル法とは大きく異なっているというのがまず一つ挙げられます。既に●からもご発表があったかと思うのですが、例えば技術的中立性はどう



なのか、controlの要件はどうかという問題もありますが、いずれも韓国法においては技術的中立性がなく、また支配（control）に関する規定も欠いているというような状況であり、独自のシステムが構築されていると言ってよいかと思います。

2007年に韓国海商法が改正されましたが、韓国海商法の改正は、日本の平成30年の商法改正と同様に、現代化ということで、幾つか目的があり、その一つとして電子船荷証券制度の導入が挙げられていました。

電子船荷証券法制の導入時の議論について、早速入っていきたいと思います。韓国の海商法改正の一項目として、電子船荷証券に関する規定を導入することが挙げられて、その際、立法の方向性として、電子船荷証券に関する規定を商法の中に設けるのか、それとも独自に電子船荷証券に関する特別法を導入するかというようなことが、最初に議論されました。基本的には商法の中に規定を入れた方がよいとする考え方が多数説だったようで、実際に電子船荷証券に関する規定を商法の中に追加し、紙の船荷証券と同様の効力を認めるという形での立法がなされていました。

さらに電子船荷証券の方式についてですが、いわゆる電子証券方式を採用すべきか、それとも中央の登録方式を取るかということが議論の対象となったようですが、韓国ではBOLEROや日本のTEDIを議論際に参照したようで、電子登録方式を採用することにしたようです。ここに言う電子登録方式は、中央登録機関の電子的な登録によって権利の発生、移転、行使が行われる方式で、この場合においては船荷証券上の権利は、権利取得のために電子署名を添付した上で、電子登録の申請がなされて登録がなされることによって効力を生じるというものになります。また、船荷証券上の権利を移転させるためには、電子登録機関に譲渡人と譲受人の譲渡の趣旨を送付し、譲渡記録を登録することによって行われるという方式になります。実際に船荷証券上の権利を行使するためには、電子船荷証券を呈示の趣旨で送付し、登録機関でその登録をすることで権利行使をしたものとなり、実際に最終的には権利は消滅するといった形になります。要するに、電子船荷証券を利用する場合には、発行、譲渡、そして権利行使の段階で中央登録機関を介在させることによって、それぞれの行為が行われるといった形になります。

従って、電子船荷証券に関する規定は、政府が指定した登録機関に登録した電子船荷証券のみを対象とするものとして、これに紙の船荷証券と同様の法的効力を与えようとする趣旨から規定が策定されたものになります。ただ、電子船荷証券の効力および裏書・譲渡の方式など、基本内容については商法に定めを置いたわけですが、電子船荷証券制度の運営が先端的な技術とも関わってくること、また時代の変化に合わせて具体的な手続が変わる可能性があるということから、大統領令、いわゆる規則に委任するという立法形式を採用しているとされています。

このような形で韓国において電子船荷証券制度は導入されたわけですが、先に結論から申しますと、実はほとんど使われていないというような結果となってしまっています。韓国国内において、韓国貿易情報通信（KTNET）と呼ばれる電子船荷証券の登録機関を用いて、船荷証券を実際に使用している例はかなり限られているということ。また、国際取引において船荷証券を電子化するという場合には、後ほどお話しますがKTNETに登録しなければならないことから、通常、例えばBOLEROのような電子船荷証券を利用する場合は、そのBOLEROの手続に従って発行された電子船荷証券を再度、KTNETにも登録

しなければ紙の船荷証券と同様の効力が生じないというような状況になっているということもあるようで、実際に使われている例はかなり限られているようです。

もっとも、具体的な内容について少しご紹介したいと思います。韓国の電子船荷証券については、韓国商法 862 条に定めが置かれています。電子船荷証券の発行については、運送人は紙の船荷証券の発行に代えて、荷送人または傭船者の同意を得て、法務部長官が指定する登録機関に登録する方式で電子船荷証券を発行することができると定め、当該電子船荷証券は紙の船荷証券と同一の法的効力を有するとしています。

また、電子船荷証券の記載事項および効力発生時については、電子船荷証券には紙の船荷証券と同じ情報が含まれていることを要し、運送人が電子署名をしてこれを送信し、傭船者または荷送人がこれを受信したときにその効力を生じるとしています。

電子船荷証券の譲渡については、その証券の権利者が裏書きした旨を記載した電子文書を作成し、これに電子船荷証券を添付して、指定登録機関を通じて相手方に送信する方式により譲渡することができ、その譲渡の効力は、電子文書を相手方が受信したときに、紙の船荷証券を裏書きし交付した場合と同一の効力を有することになる。そして電子文書を受信した権利者は、紙の船荷証券の交付を受けた所持人と同一の権利を取得することになります。ここで、電子船荷証券の譲渡について、「電子船荷証券を添付する」と書き方がされています。例も少ないようなので電子船荷証券を添付するというのは、具体的にどういうことをやっているのかというのは、不適當ではないかというのが韓国法の中では指摘されています。

電子船荷証券の登録機関の指定要件、発行および裏書の電子的な方式等については、具体的には大統領令において定めるとして、基本的には条文は一つしかなく、862 条のみが電子船荷証券に関する規定を置いており、それ以外については全て大統領令、すなわち、規則の方に定めが置かれています。

そこで少し大統領令の方をご紹介していきたいと思います。大統領令もそこまで多い条文があるわけではなく 16 カ条からなっていて、目的、定義規定、登録機関の指定要件、設立手続、電子船荷証券の発行方法・譲渡方法・記載内容の変更、電子船荷証券による運送品引渡請求、運送品と電子船荷証券の引き換え、紙の船荷証券への変更、電子船荷証券の保存、指定登録機関への監督や指定取消等について定めが置かれています。

まず電子船荷証券とはどのようなものであるのかということですが、商法 862 条 1 項に基づき電子船荷証券として登録機関に登録され、電子的文書の形式で発行されるものをいうとしています。従って、韓国海商法における電子船荷証券は、指定された登録機関に登録されているものに限られるため、それ以外の方法による電子船荷証券については、法律上の船荷証券として位置付けられません。次に、「電子船荷証券の正当な所持人」という文言が大統領令には何度も出てくるのですが、これは最初に登録機関によって発行された電子船荷証券を所持する者、または電子船荷証券の譲受人とされています。「電子船荷証券の発行及び登録」とは、電子船荷証券を発行する目的で運送人の請求に基づき電子的登録の方法により、登録機関が電子的船荷証券を登録することを指しています。従って、韓国法においては基本的には登録機関を通じた形で電子船荷証券がやりとりされるということになるので、登録機関が非常に重要な位置付けを与えられています。

韓国においては、登録機関のオーソリティが重要であると認識されていたようで、適切

に制度設計を行うことが重要であるということから、登録機関については法務部長官が指定するという方式を採用しています。細かい点については脚注の 10 に書いてあるように、例えば資格を有している者が何人以上いなければならないとか、法人でなければならないとか、資本金の要件など、そういったことが細かく定められています。

これらの要件を満たした登録機関として、先ほども少しだけ触れましたが 2008 年 9 月に KINET が指定されて、KINET が電子船荷証券の流通管理システムと電子登録簿を運営しているということになります。ただ、この登録機関によって運用される方式については、後ほどお話しするように結果的にクローズドな形で電子船荷証券を利用するというようになっており、韓国国内において、実際に電子船荷証券の利用を妨げる一つの要因になっているといわれています。

そこでもう少し電子船荷証券の発行、譲渡等の手続について見ていきたいと思えます。電子船荷証券を発行するためには、荷送人または傭船者の同意が必要であるということで、同意ベースで発行がなされるという点が見られます。この場合、紙の船荷証券と同一の法的効力を有するとされています。

発行の手続についてですが、大統領令 6 条によると、運送人が電子船荷証券を発行しようとするときは、荷送人が電子船荷証券の発行について同意したことを証明する文書および運送人の電子署名を付した上で、登録機関に、商法 853 条 1 項各号、すなわち紙の船荷証券と同じ内容を記載したもの、および荷受地または引渡地および電磁的方法によって複写された運送人またはその代理人の署名の情報を含む電子文書による発行および登録の申し込みを送信するという形で発行の申し込みがなされます。運送人が 1 項の規定に基づき電子船荷証券の発行および登録を申し込んだときは、登録機関にして関連する電子船荷証券の標準約款も送信しなければならないとされています。ただ、実際には標準約款は既に登録機関に登録されていることが多いようなので、この点については省略できるというただし書が定められています。1 項の規定に基づいて発行および登録の申し込みを受け取った登録機関側は、電子登録による発行のため、1 項各号に定められた情報および標準約款を入力しなければならず、直ちに電子文書で荷送人に対して電子船荷証券を送信しなければなりません。なお、電子船荷証券が発行されると、紙の船荷証券の発行、傭船契約における紙の船荷証券の発行、海上貨物運送状の発行はできなくなるとされています。

電子船荷証券に記録すべき事項としては、基本的に紙の船荷証券と同じであるとされていることから、●からも、電子船荷証券が数通発行される場合は、どういう場合かという話が出ましたが、韓国法においては数通の船荷証券を発行したときにはその数という、紙の船荷証券に関する規定がそのまま電子船荷証券にも適用されることとなりますので、数通の電子船荷証券を発行したときがどういう場合なのか、いまいちよく分からないところもありますが、規定上は存在しています。

電子船荷証券の発行は、運送人が上記事項を記録し、さらに電子署名をして登録機関に送信し、登録機関が上記事項等を入力して荷送人等に対して送信し、荷送人等がそれを受信したときに効力を生じるとされていて、情報の受信をもって証券発行の効力を認めています。

次に、電子船荷証券を譲渡するような場合にはどのような手続がなされるかということ、電子船荷証券の正当な所持人が電子船荷証券を譲渡しようとするときは、裏書をする旨を

記録した電子文書を用意し、それに電子船荷証券を添付して、譲受人にそれを譲渡するために登録機関に対してそれを送信しなければならないとされています。同項に定める電子船荷証券の譲渡に記録しなければならない事項としては、当該電子船荷証券を特定するための情報、譲受人の情報、譲渡人の電子署名があるとされています。1項に基づいて申し込みを受けた登録機関は、譲渡の詳細事項を電子登録簿に入力し、直ちに電子文書により譲受人に対してそれを送信しなければなりません。さらに、この送信がなされた場合、登録機関はその事実を電子文書により直ちに通知しなければならないとされています。なお、電子船荷証券を取得しようとする譲受人は、あらかじめその氏名、住所登録番号または事業登録番号および住所を含む情報を登録しておかなければならないとされています。つまり、譲受人もあらかじめKTNETに登録をしておかなければ、電子船荷証券の譲り受けを受けることができないという形になっているように見えます。

なお、電子船荷証券の譲渡については、電子船荷証券を添付して、登録機関に対してそれを送信することに対しては、電子船荷証券それ自体実体がないため、添付とはどのような状態を指すのか不明瞭であると、立法当初からいわれていたようです。

また、電子船荷証券の裏書譲渡については、裏書の趣旨を記載した電子文書を相手を受信するときに、紙の船荷証券の裏書交付と同一の効力を有するものと説明されていますが、電子船荷証券はその情報を受信しただけで譲渡の効力を生じさせることになるので、譲受人の同意とかそういったものは基本的にはありません。譲受人はあらかじめKTNETに登録をすることとされているので、恐らくこれで譲り受けるということに同意していることまで包括しているのかとも思えるのですが、この点については不適切ではないかという懸念が示されています。つまり、情報を受信して確認する間もなく譲渡の効力が生じるというような形で疑問があるとも指摘されています。

次に、もし電子船荷証券の記載事項を変更するような場合があれば、それも登録機関に対して変更の申し込みをしなければならないとされています。

さらに、電子船荷証券による運送品の引渡請求についてですが、電子船荷証券と引き換えに、運送品の引渡請求をする場合には、電子船荷証券の正当な所持人が運送品の引渡しを請求するときに、運送品の引渡請求を記録した電子文書を用意し、登録機関にその旨を送信しなければなりません。登録機関は直ちに、電子文書により運送人に対してその旨を送信しなければならず、この請求を受信した登録機関は、電子船荷証券に、もはや電子登録による方法で譲渡ができなくなる旨、つまりこれ以上は譲渡できませんよという形での記録が入力されることとなります。もし運送人がこの請求を受け取った際に、運送品に引渡しを拒絶する場合には、運送人は登録機関に対してその理由を記録した電子文書を送信しなければならず、登録機関は直ちに、その電子文書を運送品の引渡しを求めた電子船荷証券の正当な所持人に対して送信しなければならないということになっています。

運送品の引渡しで電子船荷証券はどうなるのかということですが、登録機関を通じて電子船荷証券により運送品の引渡請求を受けた場合、運送人は当該請求者が運送品引渡前に電子船荷証券の正当な所持人であるか否かを照合しなければならないとされています。また、運送人が運送を完了したとき、電子文書により運送完了日および受け取りについて登録機関に対して通知し、当該通知を受けた際、登録機関は直ちに電子登録に詳細を入力しなければならず、電子登録を閉じて、運送人および荷受人に対してその旨を電子文書によ

り通知しなければなりません。運送品が1項および2項により引き渡された場合、電子船荷証券は運送人に返還したものと見なされるという規定が置かれています。

ところで、電子船荷証券から紙の船荷証券に変更する場合についても、大統領令で定められています。場合によっては紙の船荷証券へと変更することもできるとされており、電子船荷証券の正当な所持人から電子船荷証券を紙の船荷証券へと変更するよう求められた場合には、登録機関は正当な所持人に対して紙の船荷証券を発行しなければなりません。この場合、電磁的方法による署名または押印は法 853 条 1 項に従いなされた記名および押印または署名がなされたものと見なされるとしています。そして登録機関は、電子船荷証券の裏面に電子船荷証券の譲渡の記録を注記しなければならないとされ、それによって裏書と同じ効力が生じるとしています。登録機関が紙の船荷証券を発行した場合、電子船荷証券に注記し、電子文書により当該事実を運送人に対して通知しなければならず、登録機関は紙の船荷証券への注記が正確であることを保証したものと見なされます。

このように見ていただければお分かりかと思いますが、韓国法における電子船荷証券については中央登録機関によるシステムが作られており、実際に電子船荷証券を発行する場合、譲渡する場合、そして実際に電子船荷証券に基づいて運送品の引渡請求を行った場合については、それぞれ登録機関とのやりとりを通じることによって、電子船荷証券が成り立っていると言うことができます。

このような韓国における電子船荷証券制度に対して、韓国国内ではどのように評価されているのかということですが、結論としてはおおむねあまり利用されていないという状況になっています。確かに中央登録システム方式にもメリットがあるといわれていて、このシステムに対しては、運送契約の当事者ではない中立的な中央登録機関である KINET が電子船荷証券と権利移転を管理することで電子船荷証券の信頼性が向上し、そして銀行や保険者などの船荷証券の関連当事者の参加が容易になるという点では便利であるといわれています。また、第二に、登録機関が管理することで裏書譲渡を安全に管理することができる、第三に、独自システムを作ることができない中小規模の運送人の参加も KINET を通じて容易になるという評価がなされています。

したがって、実際に、立法当時はこのようなメリットもあるのだという形で評価されていたのですが、2006 年以降の改正、およびその後制定された大統領令に基づく電子船荷証券制度については実務上もあまり使われていないのではないかと指摘されています。韓国における電子船荷証券制度においては、中央登録機関である KINET に登録された電子船荷証券のみが、紙の船荷証券と同一の効力を有するとされていることから、例えば、韓国以外で運送人が発行した、「いわゆる電子船荷証券」で、KINET に登録されていないものであれば、それは韓国において電子船荷証券としての効力を有しないものとされています。国際取引に関連して「いわゆる電子船荷証券」が発行された場合、それを韓国における電子船荷証券として有効にするのであれば、外国の運送人は KINET に登録しておかなければならないということになります。しかしながら、船荷証券を所持する外国の銀行が、KINET に参加することは実際にはないですし、国際的な運用と汎用性をかなり制約している要因になっているといわれています。従って、KINET を通じて利用できる電子船荷証券は、もっぱら韓国国内において完結するような電子船荷証券のみが実際には使い得るものだと考えられているようです。国際的に連携されていない電子船荷証券にはほとんど

意味がないのではないかと、国際的に利用できない電子船荷証券の運用モデルになっているのではないかとというような指摘がされており、韓国における電子船荷証券の利用は、いわゆる商法に基づく電子船荷証券の利用については進んでいないのではないかと考えられているようです。

このような閉鎖的なシステムは、モデル法のような、MLETR のようなグローバルスタンダードからもかなり乖離しているといわれています。実際に技術的中立性も欠けていますし、支配（control）に関する規定も欠けているという状況もあり、MLETR が定めているようなさまざまな規定とは基本的に全く異なるような形で規定が置かれています。この点に関連して、韓国法は外国で発行または利用されている他の船荷証券、電子債券および電子船荷証券を差別しているとされており、韓国法のアプローチは電子登録がなされ、安全性が確保されている代替物の定義や運用に関して、UNCITRAL のモデル法（MLETR）とは大きく異なっているといわれています。そこで、近時は国際的に利用可能な仕組みを採用する必要があるとして、外国の運送人が発行した「いわゆる電子船荷証券」もまた有効な電子船荷証券として転換できるような制度設計が望まれています。具体的な制度設計までは今のところ見えていないような状況になっています。

他にも現在の電子船荷証券制度については、その電子船荷証券の効力発生時期が当該電子船荷証券を荷送人または傭船者が受信したときとなっており、その記載内容、記録内容を確認する機会もないまま、電子船荷証券の譲渡の効力が発生するという点に懸念が示されています。例えば、CMI の電子船荷証券規則では、荷送人は運送人に対して受け取った旨のメッセージの送信が求められ、それによって荷送人が所持人となるとされているけれども、韓国法においてはこのような手順が存在しないということで、一方的な意思の通知によって電子船荷証券の効力を生じさせるものとなっていると指摘されています。これは裏書譲渡の場合でも同様とされており、裏書の内容を確認し、自身が譲り受けた電子船荷証券の内容と一致するかどうかについて確認することもできないまま、その電子文書を受信すると自動的に裏書譲渡の効力を生じさせる点で不適切ではないかということで、こういった点についても否定的な評価がなされてしまっている状況です。

具体的にどのような実体法上の問題があるのかといったこともありますが、基本的にはあまり使われている制度ではないということもあって、具体的な手続等の法的な問題点、法的論点についてあまり議論が進んでいないのではないかとこの状況です。英語の文献のみで報告をさせていただいており、まだまだ不十分な点もあるかと思いますが、以上、韓国法について簡単にご紹介をさせていただきました。

(A) では、どの点でもご意見・ご質問を頂ければと思います。UNCITRAL のモデル法ができる前の立法ですから、立法例としては非常に古い内容でもある意味当然なのですが、日本でも仮に 15 年前に立法したら似たものになった可能性は大いにありそうです。だから失敗例だからといってネガティブに評価し過ぎてもいけないのでしょうかけれども、どういった法制化をすると電子船荷証券が普及しないかということをお勉強するには非常に分かりやすい、いい例だったのかもかもしれません。

(K) 韓国では中央登録機関としての KINET を使わないと電子船荷証券にならないと

いう法制になったようですが、中央登録機関は一つだけしか認められないのか、それとも複数可能だが取りあえず指定されたのが KINET しかないのかをお教えいただければと思います。日本でも株式振替制度の振替機関は制度的には複数あり得るはずですが、現実には一つしかありません。でも、電子記録債権については胴元になっているところが四つぐらいあったと思います。そうすると現時点では KINET しかないけれども、例えば BOLERO や essDOCS の運営主体が韓国で指定登録機関になることを目指して、そのような機関をつくって指定を受ければ BOLERO や essDOCS で現在使われている電子船荷証券的なものを、韓国内では正式の電子船荷証券として発行することが、制度的に可能なのか。それとも、それはできないような仕組みになっているのかについて、お教えいただければありがたいです。

(J) 今、韓国の大統領令を確認しているのですが、特段一つに限定されているようには読めないかと思います。理論上は複数の中央登録機関は可能かと思われま。基本的には、大統領令に基づく要件をきちんと満たしており、法務部長官の指定を受けることができるのであれば、恐らく理論上は複数設立することはできるかと思えます。実体としては現在、KINET だけということになっていますが、大統領令上は特に 1 社に独占するというような状況にはなっていないと読めるかと思えます。

(A) しかし、資料によると、例えば「技術要員等が最低でも 12 人以上いなければならない」ということが書かれていて、この 12 名の資格は、国家技術資格法という韓国の法律に基づくものですね。

(J) そうです。

(A) 韓国の国家資格を満たした技術者を 12 人そろえろといったら、外国の電子船荷証券の業者が、それをやって登録してくれるかという、かなり希望は薄いですね。形として登録さえすればいいというものでもない仕組みですね。

(J) そうですね。要件がかなり厳しいので、この要件を満たせる組織が他につくれるかどうかというのはありますが、一応、理論上はこの資格を有している人が実際、何人ぐらいいるのか分からないですが、いれば複数の設立は可能かと思えます。

(K) 先ほど●からご報告いただいたシンガポールでは、規則はこれから作るということだったかと思えます。プロバイダーの資格などについて、規則で定められるのかなあと思うのですが、それを例えば韓国がやったように、シンガポールの法律に基づく資格を取っている人からのみ構成されるプロバイダーしかプロバイダーとして認めないというような作り方をしてしまうと、同じことになるような気がします。理論的には複数の運用管理機関も可能としつつ、現在、既に電子船荷証券的なものの運用をしているようなところも運用管理機関になれるような仕組みを作れば、うまくいくのかもしれないけれど、韓国の場合はそこがうまくいかなかったというか、●が言われたように非常に制限的な仕組みに

してしまったために既存のプロバイダーが入って来られなくなってしまった、そういう理解でいいのかどうか。そのあたりのことを、場合によっては●にお教えいただければと思います。

(JJ) まず私からですが、一つは中央登録機関に登録しなければいわゆる電子船荷証券として、韓国国内では認められないという形で、かなりクローズドな形で仕組みを作ってしまったがゆえに普及しなかったともいえます。実際に国際取引で船荷証券が用いられるにもかかわらず、かなりドメスティックなルール設定をしてしまったがゆえに、なかなか普及がなされていないのではないかというのは、幾つかの文献では指摘されているところかと思えます。●のおっしゃるとおりかと思っています。

(E) シンガポールはむしろ積極的に推進したい国なので、今、規則がないのにどうして回っているのかというと、TradeTrust や essDOCS などでは当然、reliable の要件を満たすことを前提に進めているのだと思います。ですので、このプロバイダーの認証制度は一般に普及していないようなシステムが現れたときに機能してくるのではないかということで、韓国とはまた向いている方向が全く違うのではないかと私は受け取っています。

(K) MLETR では singularity などの要件があつて、現在既に実務で利用されている電子船荷証券を運用しているようなプロバイダーについては、その要件を満たすということが解釈で認められるということなのですか。

(E) もちろん争いが生じたときにどのように判断されるのかはわかりませんが、おそらく reliable の要件は満たすことになり、さらにこれから進められるの標準化においても MLETR に適合するようなシステムを作るといのように業界が動くのではないかと思います。ですので、この認証制度自体がなくてもひとまずは機能するように思います。

(K) 私は誤解していたようです。今年の3月に施行されたところなので、これから認証制度を作って運用していくのかと思ったのですが、そうではなく、既にあるものについては、電子船荷証券として法的に認めてあげようという立法だったということですか。

(E) 認証の効果は reliability の推定だけですので、推定によらずに reliability を確立できれば問題はないわけです。ですので、reliability の要件は MLETR だと 12 条で、シンガポール法だと 160 条ですが、この要件をクリアしていけば、reliable method ということになるので、各条の要件を満たすことができ、あるいはこれから作られるシステムはこれを満たすような方向で運用されることになるのだと思います。

(K) 私はどうしても日本の株式振替法や電子記録債権法を念頭に置いてしまうからか、監督官庁がおよそ認可などをしていないものについて、当然に電子船荷証券として認められるとは思えなかったのです。全然違う考えの下に作られた法律なのだとということがよく分かりました。



(A) 韓国も最初に作ったときは、今言われた日本の伝統的な発想で、有価証券と同等なものを私人が勝手に作りだせてはおかしい、何らかの形で国の関与がある形で電子化したものだけが有価証券と同じように扱われると作ってしまったのでしょよね。ところが、恐らくその後の世界的な流れはそれとは違うものだったということで、シンガポールはむしろそちらの思想に乗った上で、少しでも使いやすくするために reliability などの要件の推定的手段としての認証制度を作った。これは、お墨付きというか、JIS マークみたいなものなので、国家機関の関与と言っても、発想が根本的に違います。ただ日本で立法するとなったら、モデル法的な発想は、日本国内では従来の発想からは相当大きな飛躍なので、抵抗もある可能性があることは、よく考えなければいけない点ではありますね。

(JJ) 韓国の議論の中では、外国の登録機関が関わるような電子船荷証券についても、韓国国内において同等の取り扱いをするような形での規定を導入すべきであるという指摘はなされているようです。具体的にどういうことを想定しているのかということは、文献ベースでは分からないところがありますが、一応、外国で例えば BOLERO のようなものも含めて、電子船荷証券が発行された場合には、それも韓国国内における電子船荷証券として同じような取り扱いをすべきだというような、一般的な議論はなされているようです。

(A) 同等なものという意味がよく分からなかったのですが、韓国の中で認められているものと同等というと、外国において外国国家が関与したようなシステムという要件になりかねないところが、やや気持ち悪いところなのですね。

(J) 具体的にどういうものを想定しているのかは見えてこない状況ですが、もし可能であれば、もう少し追加して調査をしたいと思います。

(A) 無理のない範囲でお調べいただければ幸いです。

(G) 先ほどの●のご質問との関係で、シンガポール法についての確認なのですが、認証制度は受けるかどうかは任意で、認証を受けた人は推定してもらえんという話で、受けなくても信頼性が確認されればいいと。まだ認証制度がないという場合でも、信頼性は、利用する人がこれだったら大丈夫だろうと思って、BOLERO などの既存のシステムを使うことはできるが、それが後で争われる可能性はあるという建て付けということなのですか。

(E) ●がお答えになる方がいいかもしれませんが、12条に reliability のスタンダードがあり、これを遵守しないと信頼性がないと評価されます。これは本人たちが信頼していると信じるわけではなくて、例えば業界水準やソフトウェアの程度、独立機関によって監督されているといった要件が満たされていないと信頼性がないということです。

(G) 要件が満たされているかどうかを誰かが判断するということは、先ほどの推定効を与えてくれる認証機関とは別に、誰かが判断してくれるということですか。

(E) それは認証機関が本来は取引の前にやってくれることがベストなのですが、現行でもし裁判が起こった場合には裁判所が、reliable method が使われていないので、船荷証券としては扱えないという判断をすることになるかと思います。

(G) 先ほどおっしゃっていた既存のシステムはもう大丈夫だという前提で動いているというのは、最終的にはもちろん裁判所なのでしょうけれども、シンガポールの当局が何か評価をしているということはあるのでしょうか。また、その関係で伺いたかったのが IGPI&I の仕組みがあるという話を前にどなたかがおっしゃったと思うのですが、それとは接合しているのでしょうか。それとも、IGPI&I の話は全く別のもので、MLETR のこの要件をチェックしているわけではないということなのでしょうか。

(E) ●がお詳しいと思いますが、この基準にむしろ業界が合わせてきているところだと思うのです。今、標準化の作業が進んでいるので、MLETR 標準に合わせて e-B/L を作っていくという形で、もしシンガポールで訴訟が起こったとしたら有効性が認められるような reliability を確保していくという形で業界は動いているのかといているのかと思います。今は取りあえず自分たちが信じるものを出しているというよりは、MLETR 基準は何なのか、ではそれを遵守するためにはどうすればいいかという形で動いているのだと思います。これからできる規則において認証システムが確立されたら、同じ基準で審査されると思いますので、当然認証も受けられるだろうというところではないでしょうか。

(H) 基本的に今、●がおっしゃったとおりだと思います。事後的に、場合によっては裁判で争うのだと思いますが、例えば今、シンガポールは BOLERO だって、裁判で有効性が争われたことは全くないのだけれどみんな使っているという状況があって、恐らく有効性が認められるだろうということを前提に動いている世界は今でも既にあるので、それと同じ考え方を取っているのだと思います。それが一つと、MLETR の 12 条の信頼性の基準は、ここに挙がっているのは例示にすぎないので、これを全て満たしていなければいけないというわけではないです。ここにここに挙がっていることを含めて信頼性があるかどうかを評価していくという要素を示したにすぎないということなので、これらを全て満たさなければいけないということには、MLETR はなっていないということなのだと思います

(A) ●の質問にあったもう一つの点である、IGPI の話は全く別のものです。彼らは彼ら独自の基準としてスタンダードを持っていて、モデル法に列挙されているようなものをチェックしているわけでは必ずしもありませんので、また違ったものです。あちらの方は、モデル法よりも歴史もずっと古いものです。

(G) ●に 12 条の話を伺いたいのですが、様々な項目が挙がっていますが、その内容は抽象的ですので、実際に運用していこうとすると、各項目について適当な信頼性とはどの程度の信頼性かということが問題になるような気がします。技術的中立性の要請もあるからこういう形なのでしょうけれど、これは現実はどうやって運用していくのですか。総論

としては各項目が考慮要素となるということに同意は得られるでしょうし、抽象的な基準のまま適切さを判断できるものもあるかもしれませんが、もっと具体的な基準を作って、それを満たしているかを誰かが判断するという話が、どこかで出てきてしまうような気がします。

(H) 恐らくおっしゃるとおりで、法的安定性を確保しようと思えばそうなると思うのです。ですので、シンガポールは、こういった要素を認証する機関をつくって、その認証を受ければ信頼性を認めることにしたということなのだと思うのです。もしかしたら、BOLERO や essDOCS もその認証を受けるかもしれませんが、ああいったものについて言うと信頼性があることはほぼ確定的なので、あえて受けないかもしれないこともあり得ます。レベルを誰が判断するかという話が出てくるという点はおっしゃるとおり、シンガポールがそういうものを作ったということから、問題になりうる点なのではないかという気はします。日本でも、もし MLETR の枠組みを使うのだとしたら、そういう認証機関を作った方が多分、実務からすれば非常に安心というのがありますよね。ただ、そうすると外国で発行されたものが日本でそういう審査を受けてくれるかどうかという問題は出てくるので、やはり韓国のようにならないように、認証を要件とすべきではないように私は思います。

(G) ありがとうございます。

(H) 韓国のことについて、韓国の KINET のものをシンガポールに持っていけば、MLETR の枠組み枠組みにおいて信頼性があると評価してもらえるのですかね。

(JJ) 私からはなかなか判断しづらいところがあるのですが、シンガポール法はどうなのでしょう。

(E) 私もそれを●に逆に聞きたかったのです。

(H) 見ている限りだと、かなりかっちりしたものを作っているのです、恐らくこの基準のものを作れば一般的には信頼性があるのだと言ってもらえるように思うのです。ですので、韓国以外の全ての国、日本や中国などいろいろな国が MLETR を導入すれば、韓国の発行したこれも、日本でも、中国でも、シンガポールでも認めてもらえると。ただ、逆に韓国に持っていくときには日本の発行したものは認めてもらえないと。そのようになってしまう可能性はありますよね。

(E) つまり MLETR と KINET のような電子的船荷証券システムとの関係は並列の関係ではなくて、少し違うのですよね。MLETR は媒介ツールというか、既存の法制を維持しながら電子的同等物を導入するときに出てくるツールだと考えられます。韓国が KINET を持ちながら MLETR を導入することも、別に矛盾するわけではないという整理はできると思います。

(J) 実際に韓国の法でもモデル法を参照しながら、理屈上は、KTNET の登録をする電子船荷証券と MLETR を前提とする電子船荷証券を並列的に使い得る制度なのではないかとは思いますが。

(E) 結局、外国電子的船荷証券の承認のようなことは日本でもやらなければいけないとすると、MLETR は便利だとは思いますが。

(F) こういうシンガポール型の要件を設けたときに、シンガポールではこれは信頼性があると認められました。でも、例えばイギリスで裁判になったときにそこでは違うと言われる。例えば BOLERO などを使っていたら多分、既に実務で信頼性があるということで、かなり強力な証拠になると思うのですが、そうではないものを使って、シンガポールではオッケーと言われたけれども、他の国で実際に争われたときに駄目と言われるようなことは、起こり得るものなのですか。

(E) 起こると思います。そうすると、二国間協定または多国間協定によって、外国における安全性や信頼性の審査を自国においても承認するような相互承認制度を併せて作る必要はあるのではないかと思います。

(A) 外国で国家機関が承認したシステムは、他の国の国家機関は否定しませんという形で作ることになってしまうので、かなりきちんとした承認の仕組みを組み込まないとワークしないですね。明示的な認証システム同士の相互承認になると思ういます。だから、シンガポールの裁判所に行ったら有効だったけれど、イギリスの裁判所に行ったら無効だったというような話については、シンガポールの裁判所が有効と言ったら他の国でも当然に有効というふうには作れないですね。

(H) そこは過渡的なもので、essDOCS の担当者が言っているように、シンガポールだったらシンガポール法に基づいていわゆる船荷証券として扱ってもらえるのだけれども、そうではない国だったら契約法ベースでと、しばらくは併存する関係が続くのだろうということで、将来的にはできればグローバルで法的な安定性が確保できればという方向性なのではないかと思えます。

(A) この点の相互承認的な話は難しい面があって、条約ベースで作ったらより安定的だとよくいわれるのですが、実は条約もあいまいな実体的な要件を組み込んでいて、それについての判断が国によって違う可能性があるもので、電子船荷証券の有効性に関する実体法を統一しても、安定的にシステムが回るとは限らないです。ただ、その辺の相互承認のシステムまで考え出すと気の長い話になりますよね。

どの点でも、質問などはございますか。よろしいでしょうか。それでは、次の議題に移りたいと思います。研究会資料 3 の第 2 の外国法調査のところが終わったところなので、第 3 の点について、●からご説明お願いいたします。

(F) 私から第3「船荷証券に関する国際条約との関係及び具体的な制度設計」についてご説明します。まず1、船荷証券、手形及び小切手に関する国際条約と国内法との関係についての調査結果をご報告します。別紙12の船荷証券に関する国際条約との抵触の問題についての第1の1や2の部分で、手形及び小切手法の制定過程や、関連するジュネーブ条約の規定の抜粋をご紹介します。手形法・小切手法は原則として、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の翻訳でなくてはならず、独自の制度を採用することはできない。もっともジュネーブ統一手形法条約、ジュネーブ統一小切手法条約を国内法で担保するに当たって、国内法として規律を欠く部分に関しては条約の許す範囲において、必要に応じて条約の字句の釈明の範囲で追加・修正が可能である。このような考え方に基づいて制定されたものです。

従って、電子記録債権法の立案が検討された際には、手形法はジュネーブ統一手形法条約に基づいて制定されたものであるところ、手形の無券面化は同条約を破棄しない限り困難であると整理されています。

他方で、第2以下に経緯も含めてまとめていますが、ハーグ・ルールやハーグ・ヴィスビー・ルールは「船荷証券又はこれに類似の海上物品運送に関する証券により発生する運送契約」における運送人と船荷証券の所持人との利害を調整することを主眼とするもので、船荷証券の方式等を完全に統一することを目的としたものではありません。

また、ハーグ・ルールおよびハーグ・ヴィスビー・ルールにおいては、船荷証券の意義自体が規定されておらず、解釈に委ねられている上、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と異なり、翻訳でなくてはならないという規定もありません。

次に、船荷証券の電子化に向けて新たに検討する制度の在り方と、ハーグ・ヴィスビー・ルールとの関係ですが、船荷証券の電子化に向けて新たに検討する制度の在り方を、研究会資料3の第3の2に記載している甲案、乙案の大きく二つに分けて検討をしています。甲案は、船荷証券に記載すべき事項が記録された電磁的記録について、船荷証券そのものではないとする考え方です。乙案は、電磁的方法による船荷証券の発行等を可能とする考え方です。

甲案では船荷証券に記載すべき事項が電磁的方法によって提供された場合において、その電磁的記録は船荷証券そのものでないけれども、船荷証券と機能的に同等であるとする方向で規律を設けることを想定しています。新たに検討する制度について、要件および効果を個別的に規定する必要があります。要件については、注2に記載しているとおり、UNCITRAL MLETR等を参考に規律することが考えられますが、その際には認証機関のようなものを設けるかどうか、先ほど●からご説明いただきましたシンガポール型のようなものを設けるかということが、やはり検討すべき論点にならうかと考えています。

また、効果については注3にも記載しているとおり、①規律の方法、②船荷証券に認められる効果の全てを規律することができるのかといった点が問題になり得るかと考えています。①の規律の方法については、具体的には、船荷証券の規律を流用する方式がよいのか、法律効果を個別的に書き込む方式がよいのか、どちらが好ましいかが問題になり得るかと考えています。また、船荷証券に認められる効果の全てについて、機能的同等性を認めることが可能かについては、例えば差し押さえや公示催告手続による無効等について、船

荷証券と同様の規律を設けることができるかが問題になろうかと考えています。

また、国際 P&I グループ (IG) における認証がされたシステムが利用されることを今後想定する場合において、IG における認証は、ホームページによると、船荷証券の三つの主要機能（貨物の受取証、権利証券、ハーグ・ルール／ハーグ・ヴィスビー・ルールを撰取した運送契約）を確実に担えるかどうかの確認が必要になるので、これらについて、立法に当たって何か留意すべき事項がないかが問題になろうかと存じます。

甲案の規律の在り方については、今ご説明を申し上げましたとおり、さまざまな検討課題がありますが、甲案に立つと、船荷証券に記載すべき事項の電磁的方法による提供は、船荷証券そのものではないため、国際条約との抵触はそもそも生じないということになるかと考えられます。

他方で乙案、電磁的方法による船荷証券そのものの発行等を可能とするという考え方に立つと、船荷証券に関する法律行為の方式として、電磁的方法による交付、裏書等を認める旨の規律を設けるというようなことが考えられます。もともと物というものは有体物であるとされているところ、そもそも電磁的記録を有体物である証券と位置付けることが可能であるかについて、どのように考えるかという根本的な問題が生じると考えています。ハーグ・ヴィスビー・ルールは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のように条約の翻訳であることまでは求められておらず、締約国が船荷証券の意義を決定することができるかとされているので、国際条約との抵触は生じないとは考えています。甲案、乙案いずれに立ちましても、国際条約ハーグ・ヴィスビー・ルールに正面から反するものではないとは考えていますが、船荷証券の電子化に向けて新たに検討する制度の在り方が、甲案、乙案いずれの方向性が望ましいのかや、甲案、乙案それぞれのメリットやデメリット、検討していくべき課題について皆さまから幅広くご意見を頂戴できればと考えています。

(A) もちろん今日、決定的に決めなければいけないという話ではないし、できるはずもありませんが、今の点について自由なご感触を頂ければと思います。二つありまして、条約との関係についての一応の見解と、もう一つはそれと関係するかどうかは微妙で、直結するわけではないけれども、二つの立法の方式についての整理、大きく分けてどちらが方向性としては良さそうかというあたりの感触を頂ければと思います。どの点でもご意見・ご質問いただければと思います。

(L) 話が戻って恐縮ですが、シンガポールの法律によると、モデル法の形で、船荷証券も電子的な発行がされたものも、紙と同様に扱うということになるのですが、シンガポールではハーグ・ヴィスビー・ルールとの兼ね合いはどのようになっているのでしょうか。船荷証券の裏面約款等によってシンガポール法が適用され、なおかつ、あるいはハーグ・ヴィスビー・ルールが適用されるという約款によって初めてハーグ・ヴィスビー・ルールが適用されるのか、あるいはそれがなくてもシンガポール法で発行された船荷証券と同等に扱われているのでしょうか。●、その点はお分かりになりますでしょうか。

(E) 船荷証券の定義のところ、外国において船荷証券とされるものも含むと書いて

ありますが、条約上船荷証券とされるものも含むかどうかは分からないところがあります。ご承知のとおりコモンロー上の船荷証券と、条約上の船荷証券は違うと理解されているので、条約はもし含まないとするとかなり船荷証券の範囲は変わってくる可能性があります。

一方で、実質的に考えて、外国で船荷証券として認められるものが認められて、条約で船荷証券とされているものが認められないというのも、条約を撰取して国内法化している国において船荷証券とされているものが認められる以上は、区別をする意味もよく分からないので、恐らくハーグ・ヴィスビー・ルール上の船荷証券になるようなものも、電子的に置き換えることができるということなのではないかと思えます。例えばストレート B/L のことがおそらく問題となると思いますが、ストレート B/L が船荷証券とされるのであれば、それは条約上の船荷証券として、電子取引法の移転可能記録のひとつである「船荷証券」の定義に当てはまり、これを電子化したものはシンガポール法のもとでも船荷証券として取り扱われるということになるのではないかと思えます。

(A) シンガポールでこれが船荷証券扱いされるということは、条約の強行法的な規律が当然に適用されることになるということかという質問ですね。

(E) それを明示的に書いているものがないので、何とも言えないところなのですが、そこは排除されないと理解せざるを得ないのではないかと思えます。シンガポールが船積港となる場合は、1971 年 COGSA を通じてハーグ・ヴィスビー・ルールが適用されますので、このような運送であれば、条約ではなくシンガポール国内法において船荷証券とされているものを電子化したのだと評価することになります。

(A) 条約の効力として当然にシンガポールを拘束し、かつこういうものを拘束するかどうかは分かりません。条約が電子船荷証券をカバーしているかどうかは条約解釈次第です。しかし、シンガポール法上は同等に扱うということは、強行法的な規律を同様に適用するのだという趣旨まで含んでいるということですかね。

(E) 現時点で確定的なことは言えないのですがシンガポールの裁判所において、当該電子的記録はシンガポール電子取引法にいう「移転可能記録」である船荷証券を電子化したものであるため、その船荷証券にハーグ・ヴィスビー・ルールが適用される以上は、機能的同等物である電子的移転可能記録にも同ルールが適用されるという判断になるのではないかと思えます。現在でも、契約上はハーグ・ヴィスビー・ルールを撰取しているのが実態だと思いますが、撰取がなかったとしても強行的に適用されるという判断になるのではないかと思えます。

(A) 分かりました。●、以上のような感じでよろしいでしょうか。

(L) 分かりました。私もどうかなという。ここのぼやっとしているところで、日本法の場合は、国際海上物品運送法はハーグ・ヴィスビー・ルールと違って、船荷証券がなくてもそのままストレートに適用されるので、日本法が適用される場合については、今の問

題はあまり生じなくて、割合すっきりと入るのですが、ハーグあるいはハーグ・ヴィスビー・ルール締結国である場合には、この問題が最後、きれいに解決されないとはつきりしないというようなことが生じる可能性があるのではないかと思います。

逆に言うと、シンガポール法なりイギリス法が仮にそうだとすると、それ以外の国が e-B/L を発行したときに、e-B/L の裏面約款に例えばハーグ・ヴィスビー・ルールと反するような責任制限金額を入れているというような場合にどうなのかということが、将来的には問題になるのではないかと思います。この制度設計は結構難しいけれど、日本の法律に取り込むときには、日本の国際海上物品運送が船荷証券について、あるいは国際海上物品運送法が適用される契約を緩くしているものですから、制度設計は逆に言うと比較的しやすいかもしれないとも思ったりしています。

(A) その他どの点でもご意見・ご質問ございますか。

(H) ●が書かれた今後の方針で、第3の2の甲案と乙案ですが、この二つの意味について確認させてください。ぱっと初めに見たとき甲案は手形における電子記録債権のように、実体法的ルールを全て書き込んでいるような、機能的同等性のルールとは違うものを想定しておられて、乙案がいわゆる機能的同等の考え方をとっているのかと思いました。一方で、甲案の注1にはこのような要件を満たした場合については、「電磁的記録を船荷証券と機能的に同等である」と書いているので、甲案で考えているのは、電子記録債権のようなものではなく、例えば船荷証券に関する法律が適用されるけれど、法的には船荷証券ではないということを想定されているのでしょうか。つまり、「」ですから、法的には違うものであるということをお前提としているという理解でよろしいでしょうか。

(B) 今、●がおっしゃったような整理でまさに書いているところで、乙案は機能的同等とかそういったものを完全に超えてしまって、船荷証券そのものだと言ってしまうというような考え方があるだろうかということですが、今回の国際条約との関係で一つ検討しておくべきことでもあるのではないかと思います。ご提案したものです。どちらかという機能的同等というところは甲案の中でも注3で書いた、船荷証券の概念を流用するような、そのようなところをイメージして書いたということが本音です。

(H) なるほど。甲案と乙案をあえて分けたというのは、実際に立法の技術の問題として、同じ機能的同等だとしても、甲案のような書き方で船荷証券と見なすみたいな書き方と、紙の船荷証券と電子的な船荷証券を法的に全くすることはやはり違って、後者のように見ることに抵抗があるかもしれないということでしょうか。

(B) その点については、電磁的なものを証券、有体物と捉えることに対する、理論上の壁があるのではないかとと思われる反面、これはこれまでわれわれがあまり具体的なイメージを全く皆さまに提案してこなかったところに起因しますが、メンバーの委員の方々の中にもいろいろなイメージがおありなのかと思ひまして、乙案のようなものをイメージされている方は必ずしも多くはなかったのかもしれませんが、そういったところの位置付け



がふわふわしたまま議論が進んできてしまって、そういったところをはっきりさせるという意味合いもあり、このようなことを今回ご提案させていただいて、皆さまの感触をまず伺っておきたいなど。

(H) 分かりました。最後に1点だけです。そうしますと甲案の中に実は2種類のものがあり得て、電子記録債権のように、船荷証券と法的には全く違うものを、効果も含めて一から条文として作り上げていくというものもあり得るし、MLETRのように既存の船荷証券についての法を電子データにも適用するというもの甲案の方に含まれ得ると。そういうことでよろしいのですね。

(B) おっしゃるとおりです。

(H) 分かりました。ありがとうございます。理解しました。

(A) 純粹に形式の問題で、乙案を取ると、「船荷証券」の中には電子的なものと紙のものがあるという概念整理ですよね。甲案だといろいろな法制を作る可能性が出てくる。船荷証券は紙のもので、その外に例えば電子船荷証券を作って、そこをどう制度設計するかは、甲案からは直ちには出てこないという発想の案のようです。

(E) そうすると乙案は、現在海上運送状や送り状で採られているような方針を、船荷証券でも同じように採用するということですね。紙でも電磁的方法でも発行できるということにするということですか。

(B) はい。

(E) そちらの方が日本法的にはすっきりはします。

(F) 乙案ですと、最初からBOLEROのような形の今あるいわゆる電磁的船荷証券、今使われているが規約上譲渡の形式を取っていないものを入れ込むべきだとなったときに、やはり規約上で更改であるとか、元々の船荷証券と最終的な効果は一緒なのだけれども、そこに至る経緯が譲渡ではない場合などに、それを船荷証券の譲渡の規定などとの関係でどのように整理するかという問題が生じるかと思います。一つ一つ規約を検討していったら、これは合わない、これは合うと検証しなければならなくなるのではないかと、今あるいわゆる電磁的船荷証券をすべてカバーできるのかというようなところも、私としては懸念がありました。

(E) 別件ですが、もし甲案としてMLETRのようなアプローチを採る場合には、例えば有価証券として商事留置権が認められるのかについても検討する必要があります。ここで、MLETRという支配(control)という概念が日本法上の占有の要件を満たすのかについても検討する必要があると思いました。

(B) おっしゃるとおりで、単純に船荷証券と同一の効力を有するとか、船荷証券の概念を使って見なすというようなことを基本にするにしても、今おっしゃったような内容や、さまざまな効力に関する部分について、個別的な手当てをしなければいけないということは、検討していく中でいろいろ出てくるかと思っています。そういったところも含めて次回以降に少しずつ具体的なご議論ができるような形でご提案していきたいと思っています。

(A) そのための頭出しとして注 3 があって、差し押さえとかそういうものはさすがに何か手当てしておかないと、同じ効力があると言われても、それだけでは手続的には対処できない。今の留置権もそういう例かもしれませんし、何らかの手当てが必要なものは、これ以外にもあるかもしれません。

また同じ等価物のアプローチを取るにしても、紙の有価証券と同じと見なすという条文を1つ置くだけなのか、それとも例えば757条以下の船荷証券に関する商法の条文の中に、個別に「船荷証券および電子船荷証券」とパラレルに書いていくというロッテルダム・ルールズのような書き方も可能ですよね。後者も機能的等価物アプローチとは矛盾はしないと思います。だから仮にMLETRアプローチを取るとしても、1条だけ同じように見なすという条文を置くという解決が取られるべきかというのは今後の検討の課題ということでしょうね。さらに、そもそも等価物のアプローチを取るかということと、どこまでそれを徹底するかということは、これはまた実質の判断として議論があるところで、これは●●が最初の方に言われた複数発行のルールなど、完全にパラレルにしないルールもあるのではないかとすることが要検討のことかもしれません。このあたりの細部は今後詰めることとなります。

どの点でもアプローチとしてご意見・ご質問はございますか。●●のご指摘は、甲案でもさらに課題があるというだけで、甲案そのものに抵抗があると趣旨ではないと受け取ってよいですか。

(E) そうですね。MLETR方式で電子化する範囲をどこまでにするかということは、個別具体的に実質を見ながら決めざるを得ないのではないかと思います。いずれにしても甲案と乙案のどちらからもアプローチして行って、どちらがより実現可能かという政策判断になるのではないかと思います。甲案に抵抗があるわけではないです。

(A) 乙案の方が選択肢が狭くなってしまう危険はあるというイメージを●●は持っておられるのではないかと想像します。

(G) 甲案と乙案のどちらが良いかという話とは別に、この先の議論の進め方について一言申し上げたいと思うのですが、今日の議論で考慮要素がいろいろと出てきたように思いますので、一回それらをフラットに整理してから考えた方が良いのではないのでしょうか。いきなり甲の1案とかとやりだすとよく分からないところに迷い込んでしまわないかという気がします。

ここに書いておられるのは、条約に抵触しないかということですが、これももちろん重

要だとは思いますが、先ほど●がおっしゃっていたような抵触とは異なる観点からの条約の適用関係の話もあるでしょう。また、今日の前半の話は、外国で発行された電子船荷証券が有効と認められない可能性がある韓国法のようなことになってしまわずに、日本以外の法域で発行されたものを広く受けられるように、またそれらが日本にもきちんと入ってきてくれるようにするということが中心だったかと思います。実質論としては最後のものが一番大事であり、それは甲案、乙案どちらを取ったとしても考えなければいけないことではあると思います。この他にも、いずれにせよ先ほどの注3のような細かい話は、どちらの案でいったとしてもどこかで考えざるを得ない気がしますので、議論の順序を整理できたらと思います。

あと、電子的記録を証券と位置付けるかどうかということも書かれていますのですが、証券という言葉の使い方にはいろいろあって、金商法は電子的なものを全て見なし有価証券にしています。あそこでの証券の意味合いはここでの引渡証券性などの話とは全く関係ないところですが、この点はあまり考慮要素とする必要はないように思いました。

(I) 今、●がおっしゃった点は私も賛成で、私の場合はある種、実務的にもっと、身もふたもない形で言うと、今ある船荷証券に関して適用される規定はどのようなものがあるのだろうかということを洗い出す作業が先決問題なのだろうという気がします。実際、作ってから船荷証券であると認める、あるいは船荷証券と等価物であると認めるということによって、こういう規定の適用が突然出てきたということになって、みんながびっくりするということがあっては困るのではないかと思います。

元々今回の議論は、物権的効力を認めるべきだということから始まった議論だと、それが根本の要請だと思っているのですが、先ほど通数の場合が出ましたが、それはあまりにも卑近なので他に例を挙げると、例えばカーゴクレームのときのコンテナ条項などがあるのではないですか。船荷証券に記載があればパッケージリミテーションの適用上それを優先するとか、例えばそれは電子船荷証券上の記載のときの強行法的に適用されるのだろうかとか、あるいは物権的効力と若干似てはいますが、処分証券性であるとか、受戻証券性であるとか、あるいは先ほどの有価証券であることによる留置権の問題とか、その辺をぱらぱらと思いつきで言うのではなくて、ぜひ体系的に網羅していただいて、その上で議論を先に進めていただければと思っています。ただのお願いです。

(A) 注3は若干例示していますが、このあたりこそもう少し網羅的に見てもらう必要があるということですよ。

(I) そうです。

(B) その点については●もそのような認識でおりまして、どのような形でお示しできるかということも含めて検討して、ただ、実際に実質としてそういった規定がそれぞれ適用されるのか、されないのかということが一番重要な部分であるということかとは思いますが、そういったところのご議論が進むような形で資料作りを検討していきたいと思っています。

(A) とりわけ検討すべきが、商法上の船荷証券の規定だけではないというあたりが落とし穴ですので、よろしくお願いします。その他、どの点でもご意見・ご質問はありますでしょうか。今日、何かが決まってしまうという話ではもちろんありませんし、実質の作業はそれほどいづれにしても変わるわけではないでしょうけれども、感触としてはいづれもあり得るかもしれないけれども、甲案を取ったとしてもそれで何かが決まるわけではないということが今日は確認されたというあたりでしょうかね。

その他、どの点でもご質問などはございますか。よろしいでしょうか。そうでしたら実はちょうど 18 時なので、本日の議論はこのあたりまでにしたいと思います。続けて次回の研究会の進行ということになりますが、この点について●からご説明をお願いします。

(B) 次回の研究会におきましては、実情調査に関するアンケートに対する回答が幾つか返ってきているころかと思っておりますので、その状況や、本日ご指摘いただいたところの進捗状況についてもご紹介させていただこうと思っています。

それから、これまでの研究会におけるご指摘事項に対する追加報告という形で考えていますが、現時点では少なくとも冒頭に申し上げたイギリスの law commission によるコンサルテーションペーパーについての概要のご説明などはさせていただこうと思っています。そしてその上で、本日のご議論を踏まえて制度設計のさらなる検討として、具体的なイメージを何らかの形でご提案をさせていただければと思っております、実際に法制化する場合に生じ得る各論的な論点についてもご議論いただけるような形で準備を進めてまいりたいと思っております。4 回目の研究会の進行については以上です。

(A) どうもありがとうございました。それでは商事法の電子化に関する研究会第 3 回の会議を閉会させていただきます。本日は熱心なご審議を承りましてありがとうございました。