



船荷証券(B/L)電子化に関する法改正要望の論点

2021年1月19日

- ✓ 現在、わが国で貿易に関わる企業が、ブロックチェーン技術によって貿易手続きのペーパーレス・デジタル化をすすめている。
- ✓ 貿易書類のなかで、船荷証券のみは有価証券であり、書面を前提とするのでデジタル化に支障がある。
- ✓ 証券への署名・発送・受領等の実務が残るために、関係者はテレワークが完結できず、出社を要する。
- ✓ 船荷証券は書面であることが現行商法上で定められており、実務利便性に適う法改正をお願い申し上げるもの。

要望者



会社名	株式会社トレードワルツ
本社所在地・事務所所在地	東京都千代田区丸の内3-2-2二重橋ビルディング2階
設立時期	2020年4月1日
上場／非上場	非上場
代表者	代表取締役社長 小島 裕久
主要株主	株式会社エヌ・ティ・ティデータ 三菱商事株式会社 豊田通商株式会社 東京海上日動火災保険株式会社 株式会社三菱UFJ銀行 兼松株式会社 損害保険ジャパン株式会社
資本金（資本準備金含む）	2,100百万円
連結子会社	なし
ガバナンス	取締役会設置会社（監査役設置）
事業内容	ブロックチェーンを活用した貿易情報連携基盤（TradeWaltz™）によるサービスをSaaSとして提供

- TradeWaltzは、貿易実務のペーパーレス・デジタル化のために、ブロックチェーンによる貿易実務のデジタルプラットフォームサービスを提供する会社です。
- 2017年に、NTTデータ社を事務局として、商社・銀行・保険会社・船会社等からなるコンソーシアムを結成（スライド6参照）し、ブロックチェーン技術による貿易実務のデジタル化の検討を開始し、2020年に事業化しました。

船荷証券（B/L）とは？

- ▶ 船荷証券（Bill of Lading）とは、海上物品運送契約に基づき、運送人が発行する有価証券。
- ▶ 証券上に表章される権利は、「目的港で運送品の引き渡しを受ける」権利。
- ▶ たとえば、輸出時に売主が船会社に運送を申し込み、船荷証券を入手し、これを外国に所在する買主に譲渡する。買主は到着した貨物を、船荷証券との交換で受け取る。
- ▶ また、船荷証券の所持者は、貨物の所有権を持つ。
- ▶ 近年では、海上運送状（Sea waybill）の利用も増えているが、船荷証券は、依然として貿易上の基本書類として重要。

船荷証券の例

 		BILL OF LANDING FOR PORT TO PORT SHIPMENT		
Shipper (Complete Name And Address) Shenzhen Ailisheng Trade Co., Ltd. Phoenix Road, Luohu district, Guangdong Shenzhen city, China Telephone and fax: 086-755-36922075		Packing List No.: 219618043-1	Bill of Lading No.: SSOF090406718	
		Freight And Charges Payable By: Shipper at shen zhen /Guangdong	Terms Of Sale: FOB (2010)	
Consignee (Complete Name And Address) Alejead Pc S.A.S - Aptdo Postal 28059 Carrera 100 5-39 - Cali - Valle - Colombia Telephone and email: 059-032-4491451 - alejead@hotmail.com		Number of Original Bill of Lading Issued: Three (3)		
		Place and date of issue: 15 - August - 2010 Shen zhen / China		
Notify Party (Complete Name And Address) Same as consignee		For Release Of Shipment, Please Contact: Agencia de Aduanas Siacomex Ltda - Buenaventura Calle 2 No. 2'-58 - PBX: (052) 242 2798 Fax: (052) 242 4823 - buenaventura@siacomex.com		
Place of Receipt: Shen Zhen / China	Port Of Loading: Shangai / China	Total No. Of Container/Package Received By The Carrier: 1 / 0		
Place of Delivery: Cali / Colombia	Port Of Discharge: Buenaventura / Colombia			
		For Transhipment To: Maersk Line	Vessel/Voyage: CSCL LE HAVRE / 0029W	
Marks And Numbers	No. of PKGS	Description of Packages And Goods	Gross Weight	Measurement
20' steel Dry Cargo Container No: CSQU3054383	500 packages	500 units of 15.6 inch laptop with core i7 8GB RAM, in 6 pallets with 80 packages each one with a volume of 1.63 M³ and 1 pallet with 20 packages with a volume of 0.41 M³	1650 Kg	10.2 M³
The above particulars are according to the declaration of the shipper. The carrier received the above goods in apparent good order and condition, unless otherwise specified, for carriage to the place as agreed above subject to the terms of this Bill of Lading including those on the back pages. If required by the Carrier, one original of this Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In witness whereof original Bill of Lading has been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other(s) to be void. IN ACCEPTING THIS BILL OF LANDING, the Shipper, Consignee, Holder hereof, and Owner of the goods, agree to be bound by all of its stipulations, exceptions and conditions, whether written, printed or stamped on the front or back hereof, as well as the provisions above Carrier's published Tariff Rules and Regulations.				
Ocean freight		Prepaid	Collect	Shipped on Board: 20 - August - 2010 Place: Shangai
		USD 3,300		
In Witness Whereof 3		original Bills of Lading have been signed, not otherwise stated above, one of which being accomplished the others shall be void		Signature: B/No: SSOF090406718 Terms of landing continued on reverse side

The contract evidenced by Bill of Lading is governed by the laws of the Hong Kong Special Administrative Region. Any proceeding against the carrier must be brought in the courts of the Hong Kong Special Administrative Region and no other court.

現行商法の規定上、船荷証券（B/L）は書面であることが前提

第757条（船荷証券の交付義務）

記載した船荷証券（以下この節において「船積船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（以下この節において「受取船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。

第758条（船荷証券の記載事項）

「船荷証券には、次に掲げる事項（受取船荷証券にあつては、第7号及び第8号に掲げる事項を除く。）を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

ブロックチェーンを適用した貿易実務デジタル化に向けたコンソーシアムについて

2017年8月に国内大手企業の参画する業界横断コンソーシアムを設立以来、貿易業務のデジタル化の検討・議論を行う一方、国内外で実証実験を積み重ねてまいりました。

- 2017年度**
 - ✓ 4業界横断13社のコンソーシアム結成
 - ✓ PoC実施
 - ✓ シンガポール貿易プラットフォームNTPとの接続実証実験
- 2018年度**
 - ✓ 経産省（NEDO）より三港湾を対象とした実証実験
 - ✓ セマンティックAI技術を使った信用状自動チェック機能の実証
 - ✓ タイ税関システムとの接続実証実験
 - ✓ 船荷証券実施に向けた法整備に関する調査及び関係官庁への要望提出
- 2019年度**
 - ✓ 試行運用開始
 - ✓ タイJSCCIBのNDTPプロジェクトと共同実証実験
- 2020年度**
 - ✓ ダボス会議併催イベントにて国際商業会議所、シンガポール当局とコンソーシアム参加企業による共同声明

業態	会員（業態別五十音順）
銀行	株式会社みずほ銀行
	株式会社三井住友銀行
	株式会社三菱UFJ銀行
保険	損害保険ジャパン株式会社
	東京海上日動火災保険株式会社
	三井住友海上火災保険株式会社
荷主	伊藤忠商事株式会社
	兼松株式会社
	住友商事株式会社
	双日株式会社
	豊田通商株式会社
	丸紅株式会社
	三井物産株式会社
三菱商事株式会社	
船会社 総物流	川崎汽船株式会社
	日本通運株式会社
	日本郵船株式会社
	Ocean Network Express Pte. Ltd.
事務局	株式会社NTTデータ

コンソーシアムからの法改正要望(2019.3)

我が国発の貿易情報連携基盤への取組がグローバルに実効的なものとなるように、本コンソーシアムとして以下のように要望するものである。

- ① 本コンソーシアム活動を通じて、貿易関連書類が紙媒体であることによる課題と電子化についてのメリットやニーズを確認することができた。なかでも重要な船荷証券（B/L）の電子化についての関心は高く、プロセス全体の電子化促進のためにも検討する必要がある。
- ② 現状の貿易に関する条約や国内法は、インターネット等IT環境が広く整備される前に署名・発効、成立していることもあり、貿易関連書類の電子化に関する言及はなされていないことがほとんどである。そうした条約に準拠している我が国の国内法も同様の状況である。
- ③ このため、貿易関連書類の電子化や電子化された船荷証券の有価証券性等についての法的担保が不明瞭であり、電子化の促進を妨げる一つの要因となっている。
- ④ 貿易関連書類の電子化に関する法律整備の動きは近年活発になってきており、European Commissionにおける貿易手続き・関連書類の電子化促進に向けた法改正議論（2018）、UNCITRALによる電子移転可能記録に関するモデル法の制定（2017）とその採用を各国政府に働きかけるべきとするICCレポート（2018）の公開等、特にここ1、2年で急速に機運が高まりつつあるといえる。
- ⑤ 我が国においても船荷証券の電子化をはじめとする貿易関連書類の電子化ニーズの高まりと、こうした動きを後押しする国際的な法整備に向けた近年の動向を受けて、国際的な議論やこれと連動した国内法での対応に向けた検討が必要とされている。関係省庁間で対応のご検討を頂くとともに、貿易関連書類の電子化に関する官民連携にもご協力を頂きたい。

(要望書より抜粋)

船荷証券の電子化を巡る世界の動向

世界的には貿易書類の電子化に向けた機運が徐々に高まっている状況と認識しています。



2008 Rotterdam Rules

海上物品運送に関する国際条約の一つ。
はじめて、電子化に関する規定が盛り込まれた。

2017 UNCITRAL Model Law on
Electronic Transferable Records

国際連合国際商取引法委員会にて船荷証券を含む有価証券の電子化に関するモデル法（MLETR）を制定

2018 European Commission

欧州委員会における貿易文書の電子化に関する議論。

2018 ICC レポート

国際商工会議所が、各国の船荷証券電子化に関する法制度調査を行い、レポートを公表した。

2019 バーレーン国内法制定

バーレーンにおいてMLETRに基づく国内法を制定。引き続きシンガポールが国内法の立法に向けて動いている模様

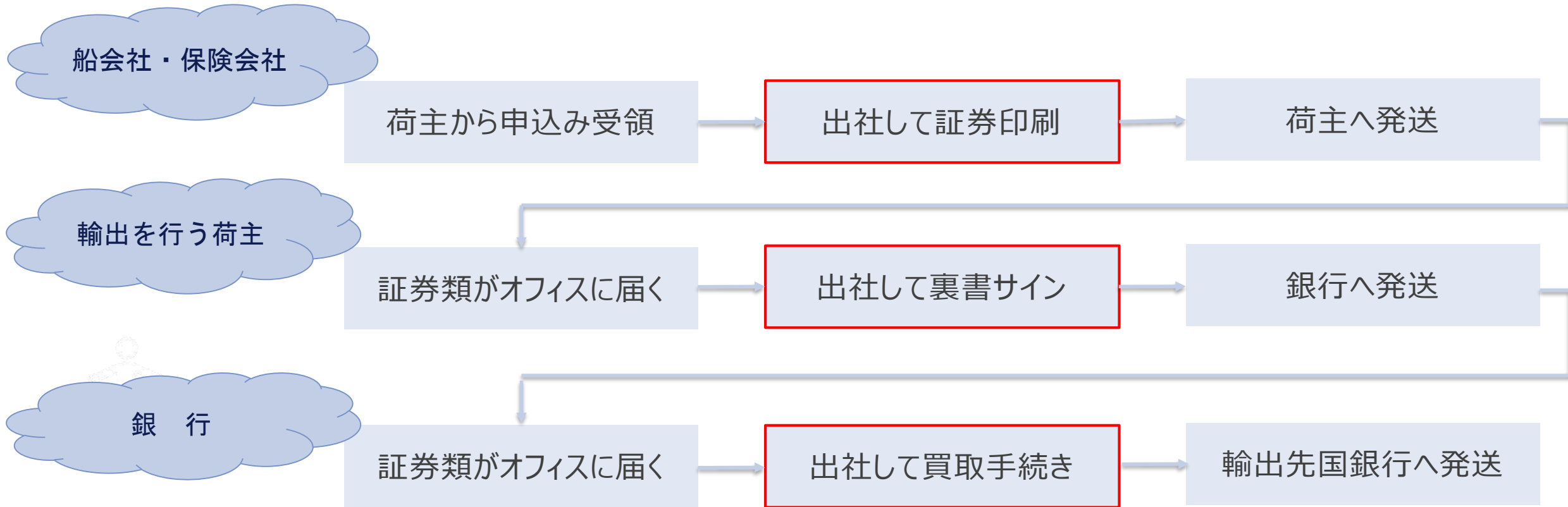
出典：

UNCITRAL http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/electronic_commerce/2017model.html

European Commission <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52018PC0279>

ICCレポート <https://iccwbo.org/publication/legal-status-electronic-bills-lading/>

「紙」ゆえのコロナ禍の下での現象(1)



👉 船荷証券 (B/L) は、船会社が貨物の受取を証し、指定港でこれと引換に貨物を引き渡すことを約する**有価証券**

「紙」ゆえのコロナ禍の下での現象(2)

A荷主(専門商社) の例

貿易書類の処理（B/Lへの裏書サインを含む）のために、貿易関連部門の人員347人のうち、90%以上の者が最低でも週1～2日は出勤を要した。この専門商社の属する総合商社のグループは、世界で約86,000人の従業員がおり、海外各国においても同じ問題があった。

B銀行の例

荷主から送られてくる船積書類の買い取りと処理のために、外為部門で最低限出勤しなくてはならなかった従業員の出勤比率は、平時の90%。実数で約350人。B/L紙面上の条件文言が、銀行指定の条件文言と一致するか、人間の眼で照合するため。

紙の書類であるがゆえに、会社への出勤を要している。

「紙」ゆえの現象(平時・コロナ禍下共通)

A保険会社の例

京浜港で、引き取りを待って滞留している輸入貨物 at riskの平均額が350億円。
B/L電子化で11%*の滞留を削減可能と算出。39億円のリスク集積削減効果。
11%は次の算出根拠に基づく：L/C取引比率が25%、その内のB/L使用率が95%、その内の60%は船足10日以内（紙B/Lの到着が貨物の到着よりも遅くなる概算日数）、その内の10%が銀行保証渡しによる早期引き取り； $25\% \times 95\% \times 60\% \times (1-10\%) = 11\%$


荷主（輸入者）

貨物が到着しているのに、紙B/Lが到着しないために、貨物が引き取れず、銀行保証を得て引き取りを行っている例（＝保証渡し）は3メガ銀行合計で4,000～5,000件/年あると推定されている。

紙は船荷証券だけなのか？

- ✓ **船荷証券以外で電子化できていない貿易書類はどれだけあるか？** → 船荷証券以外に有価証券はないため、TradeWaltzでは、船荷証券以外は、電子化済みまたはその目途が立っている（従前から、少なくともPDFレベルではすべて流通できるようになっており、TradeWaltzはさらにこれを構造化データにする予定。B/Lのみは有価証券なのでPDFや構造化データとして送ることはできない）。
- ✓ **貿易に関する公的書類も電子化できているか？** → 貿易で必ず発生するのが通関のための書類。日本の通関は、NACCSシステムで海上貨物・航空貨物ともに電子化されている。

電子船荷証券の問題点(1)

- 電子船荷証券システム（Bolero等）は存在しているが、普及していない。
- 電子船荷証券システムとは、契約上で「電子船荷証券システムの効力を、書面の船荷証券と同様とみなす」ことを規定する（＝契約当事者間の合意）。
- **何が問題なのか？**
 - B/Lは、運送品の引き渡しのための債権的有価証券であると同時に、『物権的効力』を持つ（商法763条）ので、B/Lの引渡しによって貨物の占有移転があったのと同じ効果がある。
 - したがって、B/L所持人は第三者に対抗できる。
 - しかし、「電子B/L」は当事者の合意でしかない  第三者対抗の可否が不明

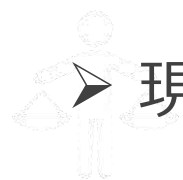
- 日本法の改定で問題は解決するのか？

- B/Lの『物権的効力』の準拠法は、証券の所在地。(学説上、有価証券一般の効力は所在地法によるとされる)
- したがって、「B/Lが日本にある間」は、第三者対抗要件が具わる。
- 「B/Lが日本にある間」なので、
 - ☞ 輸出/輸入のいずれでも、日本の荷主がB/L所持人である間は、法改正による便益を享受できる。

※ 第三者と物権的効力の適用法を争う可能性が排除されるわけではない。

要望：日本の荷主が電子船荷証券の所持人である間は、紙の船荷証券と変わらぬ効果を得たい。

- UNCITRAL（国連国際商取引法委員会）モデル法
(UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records)



- 現行商法規定文言の改訂

※ロッテルダム・ルールの批准

(全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国連条約 - Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)

貿易実務のデジタル化によるテレワークの実現に向けて、利用者の利便に適う法整備のご検討をお願い申し上げます。



TradeWaltz