

第7回 投資等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和3年1月19日（火）15:30～17:00

2. 場所：合同庁舎第8号館12階 1224会議室

3. 出席者：

（委員）小林喜光（議長）、高橋進（座長）、武井一浩（座長代理）、岩下直行、大槻奈那、佐久間総一郎、竹内純子、夏野剛

（専門委員）石岡克俊、井上岳一、鶴瀬恵子、落合孝文、増島雅和、村上文洋

（政府）河野大臣、田和内閣府審議官

（事務局）井上室長、彦谷次長、黒田次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官

（ヒアリング）

<議題1. 船荷証券の電子化>

株式会社 TradeWaltz 取締役 新谷 哲之介

株式会社 NTTデータ 金融事業推進部 デジタル戦略推進部 部長 赤羽 喜治

株式会社 NTTデータ 第一公共事業本部 第二公共事業部 第一システム統括部 第一営業担当 部長 河田 禅

西村あさひ法律事務所 弁護士 本柳 祐介

法務省 民事局 官房審議官 堂菌 幹一郎

財務省 関税局 総務課 事務管理室長 鈴木 崇文

経済産業省 貿易経済協力局 貿易管理部 貿易管理課長 猪狩 克朗

国土交通省 港湾局 計画課長 中村 晃之

4. 議題：

（開会）

議題1. 船荷証券の電子化

議題2. 規制改革ホットライン処理方針

（閉会）

○高橋座長 それでは、規制改革推進会議第7回「投資ワーキング・グループ」を開会いたします。本日は、船荷証券の電子化について審議をいただきます。

委員の皆様におかれましては、御多用中のところ御出席いただき、誠にありがとうございます。本日もオンライン会議となりますので、資料の御準備をお願いいたします。

本日は河野大臣に御出席いただいております。

それでは、開会に当たりまして、河野大臣から御挨拶をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

○河野大臣 お忙しい中、ありがとうございます。新年、どうぞよろしくお願いいたします。

今日は船荷証券の電子化ということで御議論をいただくことになっていると存じます。輸出入手続の簡素化・電子化は、5年前にも「シングルウィンドウ」ということで色々やらせていただきましたが、信用状やインボイス、その他の船積み関係の書類は、私はもうてっきり電子化されたのだとばかり思っておりましたが、船荷証券は商法の規定ということで、紙が残ったままということなのです。コロナ禍にもかかわらず、船荷証券が紙であるために、1つの銀行だけで何百人もの人が出勤を余儀なくされているという状況で、ちょっと愕然としているところがあります。

国連でも、船荷証券を含む有価証券を電子化するためのモデル法を何年も前に採択をしていると聞いておりますし、デンマークのマスクなどはブロックチェーン技術を使って、貿易手続を簡略化するための取組などを進めているということです。DCSAというアメリカの非営利団体の調査によれば、船荷証券の半分が電子化されただけで、年間40億ドルのコスト削減が実現できるということです。

国際的なルールはこれから作っていかねばいけませんけれども、少なくとも日本が法律で紙にしなければいけないということにしている言い訳はもうなくなっているはずで、行政全体をデジタル化しようとしている中で、紙で何かをやれという規定は、もうそれだけで取り払わなければいけないと思いますし、これから船荷証券をどのように電子化するかというところで、日本が先頭に立ってルールメイキングをしていかねばいけないと思います。

関係省庁だけでなく、民間事業者と連携して、日本が世界に先駆けてデジタル化をやっても当然いいと思いますし、貿易立国を目指す日本としても、世界で一番効率的な貿易環境を整備できるように、商法改正をさっさとやって、その後、船荷証券の電子化をどうしていくのかという議論のリーダーシップを取れるようにしていきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いします。

○高橋座長 河野大臣、ありがとうございました。

本日は、株式会社TradeWaltz取締役の新谷哲之介様、西村あさひ法律事務所弁護士の本柳祐介様、法務省民事局官房審議官の堂菌幹一郎様、財務省関税局総務課事務管理室長の鈴木崇文様、経済産業省貿易経済協力局貿易管理部貿易管理課長の猪狩克朗様、国土交通省港湾局計画課長の中村晃之様に御出席いただいております。

最初に、法務省より船荷証券の電子化に関する法的論点について御見解をいただいた後、TradeWaltz様より要望内容の詳細について御説明いただきます。その後、本柳弁護士より法的な見地から補足していただき、最後にまとめて審議を行います。

発言される方はカメラをオンにして、御発言される時以外はマイクをミュートにしてくださいようお願いします。

それでは、法務省より10分以内で御説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

○法務省（堂菌審議官） 法務省で民事局担当の官房審議官をしております堂菌でございます。どうぞよろしく申し上げます。

それでは、本日は資料1-3「船荷証券の電子化について」という資料を基に御説明をさせていただきます。

まず、船荷証券について記載した部分を御覧ください。

船荷証券とは、海上物品運送契約による運送品の受取または船積みを証し、その引渡請求権を表章する有価証券とされているところでございます。裏書によって譲渡することが可能であり、証券の引渡しを対象となる動産の引渡しと同一の効力、これは一般的に物権的効力と言われておりますが、これを有するとされております。後ほど御説明いたしますとおり、この点が重要なポイントとなる点であると考えております。

また、船荷証券を使用した場合、船荷証券と引換えでなければ、運送品を受け取ることができないといった性質がございます。有価証券である点が、この後御説明する海上運送状との大きな違いであり、有価証券性を利用して早期に換金したい場合や運送品の譲渡等が予定されている場合等に利用価値があるということになるのだと思います。

もともと日本国内における海上運送、すなわち国内海上運送の場合には、そのようなメリットを利用する必要がある場合が少ないこともありまして、関係団体等のヒアリング結果でも現在では全く使われていないと聞いているところでございます。

船荷証券は16世紀初期には使用されていたという長い歴史を有するものでございますが、現在は国際海上運送で利用されているものと聞いております。国際的には、ここに記載しておりますような紙の船荷証券を前提とした国際的なルールが存在しており、我が国も含めどの国の法律においても、今、御説明をしたような性質が認められるという仕組みになっております。

もともと船荷証券を利用した場合の取引につきましては、資料の真ん中の四角囲みにありますように、国が到達港に到達したときに、船荷証券が荷受人に届いておらず、運送品の引渡しを受けることができないという事態が生じることから、実務上、1970年頃から海上運送状が現れたということでございます。この点は、船荷証券の電子化を進める必要性があることを基礎づけるものであると認識しております。

次に、海上運送状の記載部分を御覧ください。

海上運送状とは、海上物品運送契約による運送品の受取または船積みを証し、運送契約の内容を知らせるため、船荷証券に代えて運送人が荷送人または傭船者に対して発行する運送書類であり、有価証券ではございません。したがって、到達地で運送品を受け取る際に、海上運送状の提示は不要ですが、船荷証券とは異なり、海上運送状自体を譲渡しても船荷証券の譲渡に認められるような法的効力は生じません。海上運送状の場合には、商法では電磁的方法による提供も可能と定められているところでございます。海上運送状については、そこに記載しておりますような国際的なルールが存在しているというところでございます。

なお、船荷証券と海上運送状は、商法上、そのどちらかを利用した場合には他方は利用することができないとされているところでございます。

2 ページ目、船荷証券が持つ問題点への対応として、電磁的な方法による海上運送状以外の取組について御紹介いたします。

まず、実務上の対応として、本日提出されておりますTradeWaltz様や本柳先生の資料にも記載されておりますように、Bolero等の民間のいわゆるクラブシステムの規約に関係者が合意し、運営機関のデータベースの書換えを通じて、船荷証券の権利の帰属の管理や銀行決済等を行い、事実上、電子的な船荷証券の譲渡等を実現する方式がございます。このような実務上の取組についても、ここに記載しておりますような国際的なルールが存在しております。

このような実務上の対応によっても、船荷証券上の権利の帰属の変更が可能でございますが、有価証券を利用した権利の移転ではないため、契約外、すなわちクラブシステム外の第三者に対抗できない、先ほども申し上げました物権的効力が生じないといった問題がございます。

このような事態を受けて、電子船荷証券を認めるための国際的なルールづくりの試みがなされているところです。

1 つ目はロッテルダム・ルールズでございます。先ほど御紹介したヘーグ・ヴィスビー・ルールのような海上物品運送に関する既存の国際条約に対する新たなルールとして国連総会において採択されたものでございます。この中には、電子船荷証券に関する記述も含まれておりますが、現時点では未発効となっているところでございます。

もう一つは、海上物品運送に特化したものではございませんが、電子的転送可能記録に関するモデル法として、UNCITRALのモデル法が採択されているというものがございます。こちらは先ほど御指摘があったとおりでございます。

この点については、バーレーンにおいてUNCITRALのモデル法に基づく立法がされたとの情報を把握しているところでございますが、それ以外の諸外国においては、現在まで船荷証券の電子化に向けた立法は進んでいないと認識しております。

もっとも、今後は船荷証券の電子化に向け、国際的なルールづくりのための具体的な動きが活発化することも予想されますので、我が国としてもその動きに乗り遅れることがないよう、今から準備をしておく必要があるものと認識しております。

このため、有識者をメンバーに加えた研究会等を立ち上げた上で、関係省庁及び関係団体と連携し、関係者の具体的なニーズや国際的な動向の把握、制度の見直しに関する具体的な論点の整理、この中には海外法制の調査などの基礎調査も含まれますが、これらを行い、一定の結論を得る予定でございます。

続きまして、3 ページ目、こちらでは研究会で整理すべき主要な論点について記載しております。まず、準拠法に関する問題がございます。船荷証券は国際的な取引に用いられるものでございますので、準拠法、すなわち国境を越えた法律紛争を解決する際に、どの国の法律が適用されるかといった問題が生じます。資料において日本法を整備しても内容が異なる外国法が適用され得ると記載しているところでございますが、例えば、外国で

第三者により貨物の差し押さえがされた事例においては、当該貨物に関する紛争については、基本的にはその国の裁判所などによって解決が図られることとなり、そこで適用される法律についても、その国の法律、国際私法になりますが、それに基づいて決定されることとなります。

従いまして、日本法で電子船荷証券について整備したとしても、電子船荷証券について整備をしていない国や日本法と要件が異なる国の法律が準拠法として適用されますと、電子船荷証券は有価証券としての効力を持たないということになります。従いまして、電子船荷証券が国際的に有価証券としての効力を発揮するためには、国際的にルールを統一する必要がありますこととなります。

逆に言えば、日本法だけ整備しても、これが国際的に有価証券として認められる保証がないため、かえってこれを利用した当事者が不測の損害を受けるなど、取引の安全やその法的安定性が害されることが懸念されるところでございます。

以上の点を前提として、まとめとして問題点の整理をさせていただきますと、まず、船荷証券の電子化に代替するものとして、現在海上運送状の電子化や民間における合意ベースの取組等が行われておりますが、本日、提示されているTradeWaltz様や本柳先生の資料にもありますように、これらの手段では船荷証券に認められている物権的効力を実現することができないという問題がございます。

他方で、国際的な海上運送においても、書面による船荷証券について物権的効力が認められているのは、我が国の商法でその点の規定が設けられていることに加えて、条約等の国際的な枠組みにおいて同様の効力が認められているためでございますので、船荷証券を電子化することによって物権で効力を取得するというメリットを享受するためには、電子船荷証券についても、書面による船荷証券と同様の国際的な枠組みが必要になります。もっとも現時点においては、この点に関する国際標準というものは存在しない状況でございますので、我が国において引き続き各国にそのための働きかけを行う必要があるものと考えております。

いずれにいたしましても、法務省といたしましては、船荷証券の電子化に向けた国際的な流れに乗り遅れることがないように、まずは研究会等を立ち上げて、令和3年度中を目標に一定の結論を得るべく検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

私からは以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

公務の関係もありますので、まずは河野大臣よりコメントがございましたらお願いしたいと思います。

○河野大臣 法務省に申し上げたいのは、国際的な電子化の波に乗り遅れないように、なんてそんなレベルの話をしていただけでは困るわけで、どうやってそこのリーダーシップを取っていくかということを考えてやってもらわないといけない。よそがやったら追々やります、みたいな態度では困る。

もう一つは、国際的な電子的なルールがどうなっているかにかかわらず、少なくとも紙でやれと書いてある日本の法律を電子でもいいよと改めるのは、デジタル元年と言われている今年にやらなければ駄目。その後、国際的なルールがどういうふうになったとしても、電子でいいですよというルールになっていけば、そのルールでやれるようになるわけだから、検討会をやって外国のことを調べますというのはいいけれども、別に外国がどうなっていようがどうなっていなかろうが、国内では、紙ではなくて電子でもいいですよというルールへ全面的に変えてくれと言っているのだから、できればこの通常国会できちっとやってもらいたいぐらい。法務省ができないのなら、与党に頼んで議員立法でやってもらいたいぐらいのスピード感でやろうと思っているので、法務省はいつできるのかというのをきちんと示して。紙でも電子でもオーケーですと変えても、特にそんなに問題になることはないだろうから。これは最速でやったらいつできるの。

○法務省（堂蘭審議官） 今、紙を電子にすることについて問題がないかどうかというところでございますけれども、まさに商法で船荷証券については物権的効力が認められると規定している、それについて電子でもできますという改正をした場合に、ただ実際には国際的な枠組みでしか使われておりませんので、その効力が否定される、認められないということになりますと、それを利用した方に不測の損害が生じるおそれがございますので、我々としては今の状況でその改正をすることは、むしろメリットよりもデメリットのほうが効果は大きいのではないかとこのところを懸念しているところでございまして、この点について、関係の団体の皆様や有識者の方から意見を聞きながら検討してまいりたいと考えているところでございます。

○河野大臣 いや、民間企業はそんなこと百も承知なのだから、電子でできるようになればみんなやるわけだし、電子でできるように色々な議論のリーダーシップを日本が取っていきましょうと言っている。別に今、電子でやってもいいよ、ただ、電子のルールが定まっていないから電子は使われないという状況なのかもしれないけれども、このデジタル化をしようというときに、別に紙でやりなさいということを法律で書くことは必要ないだろう。

別に電子でやれと言っているわけではなくて、電子でもいいというルールの法律の改正だけをしておこうと言っているのだから。

○法務省（堂蘭審議官） その選択の余地も認めますと、要するに選択した方に、先ほども申し上げましたリスクがある。

○河野大臣 それはリスクを承知してやるのだから、別にいいのではないか。

○法務省（堂蘭審議官） そのリスクを完全に自己責任でやることについて問題がないということであれば御指摘のとおりだとは思いますが、要するに、これを電子化することによって一番実現したい、先ほどの物権的効力を承認させるという部分について、改正はしたけれども、実際には国際的にその部分が認められませんかということを、法改正をした我々がそういった周知をするということはそもそもどうなのだろうというところ

もごさいますので、その点につきましてはこちらで十分検討させていただき、また御相談させていただければと思います。

○河野大臣 とにかくスピード感を持って法務省でやれるのかやれないのかだけ、きちんと決めてよ。

○法務省（堂蘭審議官） もちろん検討自体はスピード感を持ってやってまいりたいと考えております。

○河野大臣 それで、結論はいつ出すのか。

○法務省（堂蘭審議官） その点につきましては、いつの時点で法改正をするというところは、現時点では申し上げるのは難しい状況ですので、また早急に検討いたしまして、御報告させていただければと思います。

○河野大臣 できるだけ早く教えてください。お願いします。

○法務省（堂蘭審議官） はい。

○高橋座長 大臣、ありがとうございます。

続いて、TradeWaltz様より15分程度で御説明をお願いいたします。

○TradeWaltz（新谷取締役） TradeWaltzの新谷でございます。よろしく願いいたします。

資料を共有させていただきます。こちらの資料に基づいて御説明をさせていただきます。

今、法務省さんからも御説明をいただきましたので、重複する部分は割愛させていただきます。

要望のポイントといたしましては、こちらに書いてある4点でございます。今も御説明があったとおりでございます。

私どもは要望者であるTradeWaltzですけれども、この四角の外にポイントが書いてあります。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あります。2017年にNTTデータを事務局として、商社・銀行・保険会社・船会社等から成るコンソーシアムを結成しました。要は、貿易に関わる会社ということです。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まして、2020年に事業化をしたところであります。箱の中は4月1日になっておりますが、実際に開業をしたのは11月でありまして、まだ非常に新しい会社であります。

船荷証券とはということに関しては、もう今御説明がありましたが、ポイントとしましては2点ありまして、船荷証券自体、B/L自体は、貨物の引渡しを受ける権利を示す債権的な有価証券なのですけれども、一方で、下から2つ目の矢印にありますように、貨物の所有権を主張できるという、債券的な有価証券なのですけれども、物権的な効力を持つところところが非常に大きな特徴でありまして、貿易で重要視されるゆえんでもあります。

これは実際の船荷証券の例です。通常は英文です。和文のB/Lというのは実務上ではないです。

これが商法上で書かれている記述でありまして、要はここに書いてあるとおり、書面であることが前提になっているということなのです。

先ほど申し上げたTradeWaltzの前身であるコンソーシアムというのが、右のほうの箱にある会社です。2017年にこういった会社が結集をして、貿易業務のデジタル化について研究を開始いたしました。

このときに多くの会社から要望として挙がりまして、貿易で使われる書類の中で唯一船荷証券のみが有価証券であって、電子化する上でいろいろな支障があるという声が上がりがちで、とりわけ荷主、銀行業界、海運業界といったところからは強い要望があって、これはやはり法律の改正等で利便性を向上させていただくことができるということになりました。

これが実際に2019年3月に経団連を通じて挙げさせていただきました法改正の要望になります。ポイントは③です。電子化された船荷証券の有価証券性等について法的担保が不明瞭であって、電子化の促進を妨げる一つの要因となっている。⑤にありますけれども、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、ぜひ御検討をいただければということをお願いを申し上げたわけでありまして。

国際的な動向というところですが、先ほどもありましたロッテルダム・ルールズというのが一つの大きな動きでありました。今、日本が批准しているヘグ・ヴィスビー・ルールという船荷証券統一条約がありますけれども、こちらでは紙前提での条約上の書きぶりになっているところ、ロッテルダム・ルールズは電子B/Lについての規定というものが盛り込まれたのが非常にエポックメイキングだったわけでありまして。

それを受けてというか、その後、国連の国際商法取引委員会において、B/Lを含む有価証券の電子化に関するモデル法というものが制定されたり、ヨーロッパ・コミッション、EUの中で法律案をつくっているところですが、こういったところとか、国際商工会議所、ICC等がB/Lの電子化に関するいろいろな指針等を発表したということです。

あと、先ほどもありましたバーレーンが国内法を制定したというのと、直近ですと、ペルーが2020年に入ってからですが、コロナの状況を受けてB/Lが紙でしか認められないのは具合が悪いということで、ペルーではB/Lの電子化を認める法律を立法したと聞いております。

続きまして、コロナ禍での現象ということで、我が国におきましても同じような問題が生じました。これは4月、5月の第1回の緊急事態宣言のときの話ですが、実際に貿易の現場において何が起きたかということなのですが、例えば、輸出を行う荷主さんが船会社とか保険会社に船荷証券、B/Lであるとか保険証券みたいなものの申込みを行うわけですが、これは貿易上、必要な書類になります。そうすると、船会社とか保険会社においては、荷主から申込みの受領をして、その結果、出社して証券を発行するわけですが、

できた証券は荷主に発送されて、荷主さんのオフィスにこれが届くわけですが、そうする

と、荷主はオフィスに届きますから出社しなければいけない。ここに裏書のサインをするわけです。船荷証券は貿易の相手方、輸入者に裏書が譲渡されますのでサインをしなければいけない。

そういったものを今度は銀行に買い取ってもらうわけです。したがって、銀行に発送する。買取りのために送られてきた書類は銀行のオフィスに届く。銀行は、当然そのために出社して買取りの手続をする。さらにいいますと、銀行ではそういった書類のチェックを人間の目で行う。デジタルであれば、人間が照合する必要はないわけですが、紙であるために人間が照合しなければいけないということで、そういった作業もありますので出社する。これを輸出先に発送するという紙ならではの現象が生じていたということがあります。

実際にある専門商社においては、9割以上の人が週1日か2日は必ず出勤しなければいけないという状況であったり、先ほど申し上げた銀行においては、外為部門になりますけれども、こういったものが送られてきて、銀行側で指定したB/Lに書かれていなければいけない条件と、実際にB/Lで出てきたものに書かれている条件を人間の目で照合します。紙ならではの作業になるのですが、そういう作業を行わなければいけない。非常に象徴的だったのが、銀行にいろいろ聞いたところ、どんなに頑張っても1割しか出勤を減らせませんでしたということでした。すなわち平時の90%は出てこないといけなかったということを手前の銀行の外為部門の責任者の方から聞いております。

あと、保険会社だったり、輸入者側の荷主にもいろいろな支障があったというのを一つの例としてここに挙げております。

紙は船荷証券だけなのかということなのではございますけれども、貿易において電子化できていないものは、私どもTradeWaltzにおきましては実質B/Lのみです。それ以外に関しては、もう電子化済みあるいはそのめどが立っているということになります。PDFレベルでは今までも全部流通はできていたわけですが、やはりB/Lは有価証券ですのでPDFで送るわけにもいきませんので、そういう問題があります。

あと、公的書類に関しましても、例えば、日本においてはNACCSシステムというシステムがあるのです。貿易は輸出入ともに通関手続が発生するわけなのでございますけれども、今、通関手続はかれこれ20年近く前から日本においてはNACCSシステムによって電子化されております。

先ほども挙がりました、電子船荷証券のシステムというのが存在しているわけです。ところが、問題はこれが普及していないということです。電子船荷証券システムというのは、契約上においてこのシステムの効力を書面の船荷証券と同様にみなすということを規定していますので、要は当事者間が契約上で合意しているだけということです。

これの何が問題なのかということですが、ここで先ほどの物権的効力というのが問題になってくるわけです。どういうことかといいますと、物権的効力すなわち強行法的に所有権が認められるわけです。非常に強い所有なわけです。B/Lを持っている人が強行法的に貨

物の所有権が認められるということになりますので、したがって、B/Lの所持人は第三者に対抗できるということです。

このときに、第三者は誰なのかということですが、貿易というのは御存じのとおり知らない国の人と知らない人同士が高額なものを売買するという行為ですので、時として、例えば詐欺的なものだったり、横領のような事件が起きたり、あるいは貿易の相手方が資金繰りに行き詰まって、突然債権者が出てきて貨物を差し押さえるとか、時としてこういうトラブルが起きるわけです。そういうときにまさにB/Lの効力が発揮されるわけですし、B/Lを持っている所持人が、私が正式な荷主であって所有者でありますということで、第三者に対抗できるという強力な力を持っているわけです。

ところが、電子B/Lというのは、今申し上げたとおり、当事者間の合意でしかないもので、第三者に私はB/Lを持っていますと言っても、第三者から見ると、それはあなた方が勝手に合意しているだけでしょう、ちゃんと法律上の書面のB/Lを見せてくださいという問題になってしまうということでもあります。

そうすると必ず出てくる議論として、日本法だけ改定してもあまり意味がないのではないかとこのところがあるのですが、結論は、私は日本法の改定だけでも相当程度意味があると思っております。

それはなぜかと言いますと、ここに書いてあるとおり、B/Lの物権的効力の準拠法というのは、諸説あっていろいろな学説があるのですけれども、一つ有力な学説としては、準拠法は証券の所在地を使う、法律を適用するということです。学説上、有価証券一般の効力は所在地法によるとされるということです。したがって、B/Lが日本にある場合であれば、これは日本法になりますので、日本の法律が改定されて電子B/Lであったとしても、B/Lとしての要件を備えているということになりますと、第三者対抗要件がここに備わるということになります。

B/Lが日本にある間ですので、例えば、輸出、輸入のいずれであったとしても、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のではないかと思いますので、であるとすれば、日本法の改正というのは少なくとも日本の荷主にとっては相当程度意味が出てくると思うわけであります。

最後に法改正の考え方ということで、私は素人ですけれども、今申し上げたとおり、UNCITRALのモデル法というものもありますので、こういったものを特別法的につくるということもあるかもしれませんが、現行商法の規定の文言を改訂するというところもあるかもしれないと思っております。

ロッテルダム・ルールズの批准というものも選択肢としては理論上あるのですけれども、こちらはいろいろな意味でハードルが高いのかなと思っております。

最後に、緑のところを書いてありますけれども、こういうことで貿易実務のデジタル化とテレワークの実現等に向けて、法整備の御検討をぜひお願いできればと思っております。よろしくお願いたします。

以上になります。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、本柳弁護士より5分程度で御説明をお願いします。よろしくお願いします。

○本柳弁護士 よろしくお願いたします。

資料を共有させていただきます。

これまで話に出ていたところは省略させていただきまして、補足的なお話をさせていただきます。

まず、船荷証券の電子化の国際的取組につきましては、これまで御説明のありましたとおり、いろいろなプラットフォームができております。近時ではブロックチェーンを使った有力なものも出てきておりまして、認知が高まっております。これまで話に出ましたとおり、規約を用いた合意ベースの仕組みということになっておりまして、TradeWaltzさんの話にもありましたけれども、プラットフォームに参加していない人については効力がありません。船荷証券に似た効力をもたせるようにプラットフォームをつくろうとしておりますが、法律的な意味では厳密的な船荷証券の電子化には至っていないという状況になっております。

今申し上げた規約型プラットフォームについては、法律的なところで言いますと、民法上の話として、動産の譲渡については占有が対抗要件になっており、その占有移転がないと動産の譲渡は第三者に対抗できないというルールになってございます。船荷証券については、物そのものの占有ではなくて商法によって修正されております。証券の譲渡、裏書によって、物自体の権利が移転できる、証券を所持していれば権利者として推定されるという仕組みで、有価証券法理の適用を受けております。

運送業者としましては、動産の移転経路についてどういう認識であるかを問わず、船荷証券という紙を持っている人に対して、動産、船荷を引き渡せばよいということで取引の安全を確保しようとしているというルールになっております。

船荷証券を用いない場合にはこのような推定はないので、民法の原則に基づいて、指図による占有移転が必要となり、運送業者に対する通知及び運送業者による承諾という意思表示によって物を移転していくことになります。

規約型の場合、プラットフォームに用意されたシステム上の通知を使って指図による占有移転のための通知及び承諾ができる仕組みを作ることができます。ただし、そちらについては、これまで話に出ておりますとおり、当事者間では有効であるもののシステム外の通知も法的には有効なものとして認められます。

例えば、二重譲渡が発生した場合、システム外の通知が先に運送業者に到達した場合には、基本的には当該システム外の通知も有効ということになりますので、システムでやろうと当事者間で合意して参加者が納得していたとしても、システム外で通知がなされ、動産である船荷を持っている人がその通知者が占有者であると認識してしまうと、法的にはその人が占有者となり動産である船荷の譲渡の対抗要件を備えるということになってしま

います。

その結果、規約型プラットフォームでシステムはつくったとしても、信頼性の確保が十分ではないこととなります。そのため、取引の場面においては有体物、要は紙、証券に頼らざるを得ない場面がどうしても出てきてしまいます。

船荷証券の電子化が仮に実現するのであれば、このシステムに対する信頼性の問題は解消する可能性があります。紙に代わるものとしての電子化された船荷証券というのが法的に認められるのであれば、このような問題は解消可能ではないかと考えられます。

技術的にこれまでは非常に難しかったところですが、ブロックチェーンという新しい技術が出てきております。ブロックチェーンには船荷証券あるいは有価証券一般について利用可能ではないかという期待がありまして、引渡証券としての有価証券について特別な取扱い、有価証券を持っていることで所有権が主張できるということについて、ブロックチェーンにもあてはまるのではないかと考えております。有価証券の場合、証券という有体物、紙が物理的にあるということが二重譲渡の実現性をなくす、そして、紙を持っている人を信じればよいというシンプルなルールになるという点、それから証券への裏書によって債務者や権利の移転経路が明確にできるという点において、紙としての有価証券には2つメリットがあり、それに基づいての有価証券として特別な取扱いが認められているのではないかと考えられますが、ブロックチェーンにつきましても、仕組み次第ではございますけれども、記録及び承認を担うノードが十分に分散している限り、特定の者に対する信頼を前提とせず、それでいて強い改ざん耐性を有するものですので、有体物である証券と同様の性質を備えていると言えるのではないかと、一定の要件を満たすブロックチェーンについては、紙の代替物足り得るのではないかと考えております。すなわち、そのようなブロックチェーンの場合は二重譲渡の危険は存在しないし、ブロックチェーンへの記録によって、債務者や権利の移転経路を明確にできることとなりますので、紙としての有価証券の代替足り得るブロックチェーンがあるのではないかと考えてございます。

これまでも出ておりますけれども、UNCITRALのモデル法というものがございます。モデル法では、技術中立的に書かれておりまして、法律上の移転可能文書の要件として、スライドに書かせていただいているとおりなのですけれども、一定のものについては紙の代替足り得るとの規定が示されております。

こちらはモデルでしかありませんので、これをそのままということではなくて、これを参考とした一つ制度設計があり得るのではないかと考えております。船荷証券に話に限るのか、あるいは有価証券全般か、も議論となり得ますが、モデル法自体は有価証券全般を対象としております。あとは商法の中でも船荷証券と似たような機能を持つものもありますので、そちらについても議論が進んでいけば、ブロックチェーンという新しい技術を生かした発展が期待できるのかなと考えております。

日本法を変える意義というところですが、国際的なプラットフォームであっても日本法の適用が問題になる場面があるというのはTradeWaltzさんの発表にもありました。

準拠法の問題、国際私法の問題というのは、債権的なもの、物権的なものがある、しかも有価証券となると非常に難しい問題になります。

そのほか、有価証券そのものについても、裁判所でもアカデミアでも非常にいろいろな議論があって難しい問題ではありますが、こちらについても議論を十分していただいて、ブロックチェーンを生かせるような制度になるといいなと期待しております。

参考資料としては、民法と商法と国際私法、法の適用に関する通則法を入れさせていただきました。

ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答に入りたいと思います。

なお、円滑な議事進行の観点から、御質問や御意見は2分以内に収めてください。また、それに対する回答も2分以内を目安に簡潔にお願いいたします。事務局が発言時間を計測いたしますので、発言時間が超過している場合には事務局からお知らせが行きます。御発言を希望される方は指名いたしますので、手を挙げる機能を使っていただくようお願いいたします。どなたからでもどうぞ。

小林議長と大槻委員は先に御退出されると伺っておりますけれども、現時点でよろしいでしょうか。

○小林議長 特にありません。

○高橋座長 大槻委員、どうぞ。

○大槻委員 私はちょっとテクニカルなことで全体感でない質問なので、後のほうがいいかと思ったのですが、言葉に甘えまして先に教えていただければと思います。

2点ございます。両方ともブロックチェーンに関係することなのですが、1つは、法務省さんに教えていただきたいと思います。すなわち、ブロックチェーンを使った貿易の在り方というのは、恐らく幾つかストリームがあって議論も出ているところかと思うのですが、先ほど河野大臣がおっしゃったような、日本がイニシアチブを取っていけない理由は何なのでしょうかとということが1点です。

もう一点は同じくブロックチェーン関係で、西村あさひさんに教えていただきたいのですが、さっきプレゼンいただいた後ろから5ページ目の有価証券について、証券の所在地法が準拠法になるという考え方という流れで、ブロックチェーンの場合というのはどういう形になるのがもっともあり得るスムーズな形になるのでしょうか。

あわせて、どの方からだったか、十分に分散した承認プロセスというブロックチェーンのバイディフィニションという形になるのかと思いますが、この場合もそういう複数のエンティティによる承認という形になっていくとお考えでしょうか。

以上、2点プラスアルファぐらいを教えていただければと思います。

○高橋座長 まず、法務省さんからお願いします。

○法務省（堂蘭審議官） 法務省の堂蘭でございます。御質問ありがとうございます。

まず、船荷証券の電子化に向けた国際的な動きを加速させていくことが必要ではないかということで、もちろん日本がその点についてイニシアチブを取ってやっていくことは重要というか、それができない理由は特にございません。

現実に、先ほど御紹介がありましたロッテルダム・ルールズにつきましても、日本がかなり主導的な役割を果たしてルール策定に貢献したというところがあるわけですが、残念ながらロッテルダム・ルールズにつきましても、ほかの問題、特に運送人の責任が加重されているということもあって、なかなか批准が進まない。この条約につきましても、20か国以上が批准しますと効力が生じることになっているわけですが、そこに達していないということがございまして、国際的なルールづくりができていない状況でございますので、この点につきましても、引き続き法務省においても必要な働きかけができるところはやっていきたいと考えているところでございます。

○高橋座長 西村あさひさん、お願いします。

○本柳弁護士 西村あさひの本柳でございます。

まず、ブロックチェーンの準拠法の考え方について、非常に難しい問題で、新しい技術であり、世界各国のノードが分散するものですので、ノード基準でどこだというのは実際はワークしないだろうという問題があります。

これから世界各国でも日本でもその辺りの考え方は議論されていかななくてはいけないポイントだと思っておりますけれども、一つの考え方としてはコントロール、船荷証券を記録上、誰が持っているかというのはモデル法でもコントロールという概念がございますので、紙に引きつけて考えるのであれば、紙の所在地とブロックチェーン上の記録された電子船荷証券を保有していると思われる人の所在地をみるのも一つの考え方にはなりうると思っております。

続きまして、3点目の御質問も私のほうでブロックチェーンの分散と申し上げましたけれども、こちらについては、1人で管理する形のブロックチェーンから不特定多数の方が管理するブロックチェーンがあり、ノードで記録、承認するところがどれだけあるかという幅がブロックチェーンにはございますけれども、紙の代わりになり得るということからすると、少数の人が自由に書き換えられるものではなくて、ある程度分散をした状態であることが信頼の前提になるだろうというのは予想はされます。けれども、そこは設計次第で、どの程度分散していれば信頼がおけるかというのも評価の問題にはなりますので、そこは電子化を進めるに当たってどの程度の信頼性のあるブロックチェーンであれば紙の代替り得るかという議論をして、進めていく必要があるかなと理解しております。

○大槻委員 ありがとうございます。

そうすると、相当細かいところまで決めていく作業が必要ということですね。

○本柳弁護士 そうですね。実際の動き方を含めて、技術が発展していますので、技術中立的にどうやって書いていけるかというのも大きな問題になるかと思えます。

○大槻委員 ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、増島委員、佐久間委員、村上委員、岩下委員の順番でお願いします。

まず、増島委員、どうぞ。

○増島専門委員 ありがとうございます。

本柳先生にお伺いしたいのですが、今やっているのは船荷証券の電子化というトピックであって、ブロックチェーン利用というのは先生からしか出てきていないように思われまして、ブロックチェーンでなければいけないのかどうか、あまりブロックチェーンかどうかは関係ないのではないかという感じがして、議論が逆に複雑になっている感じがするので、本件をやりたいという話との関係で、ブロックチェーンでやるべきだというのは本質ではないというところの確認を取らせていただいたほうがいいのではないかと思います。

もう一点は、証券の所在地が準拠法になりますという現状の解釈との関係で、ブロックチェーンであるかどうかに限らず、電子化をされた証券の所在地というのは何を言うことになるかと考えればいいのかについて、証券の所在地という定義なので、保有者という定義ではないということに着目して、電子化の所在地はどう考えればいいのかについてアドバイスをいただければと思います。

○高橋座長 本柳さん、お願いできますか。

○本柳弁護士 ありがとうございます。

まさに御指摘のとおり、ブロックチェーンであればできるという理解が先だったところはあるなというのは、今の御指摘を受けてすごく思い知りましたが、本来的に技術中立的な話でして、ブロックチェーンに限ってやるよりは、技術中立的にできるほうがいいというのは間違いない、御指摘のとおりだと思いますので、ブロックチェーンが議論の前提でないというところの御指摘はそのとおりだと思っております。

2点目のところもまさに御指摘のとおりで、サーバーのところになるのか、その辺りは考え方も分かれ得るところであると思っておりますので、こちらでも有価証券の難しさ、準拠法の難しさ、電子のものについて、難しいポイントの一つだと理解しております。ありがとうございます。

○増島専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 続いて、佐久間委員、お願いします。

○佐久間委員 ありがとうございます。

私からは、既に河野大臣から極めて的を得たポイントを指摘されましたので、実務の立場から若干コメントをさせていただきます。

私は鉄鋼業出身ということで、鉄鋼業では戦後数十年にわたって年間で20兆、30兆輸出してきていますが、実は貿易実務は一切関わっていない。会社もそうですし、鉄鋼業でもそうです。

何を言いたいかというと、貿易実務は通関を含めてB/Lにしても、こういうものは専門の

人たちがやっているということです。

法務省の方に申し上げたいのは、先ほど、電子化をしてしまうと、それによってそれを信用した人に思わぬ損害が生じることを心配していただいているということでしたが、それは大変ありがたいのですが、その心配は若干必要ないのではないかと思います。というのは、これに携わっている人たちはプロです。日本の総合商社の中でもその専門の方がいるような極めてプロの集団ですから、電子化されてもこれがある国に対しては有効でないとしたら使わないという判断ができる。つまり、個人がB/Lで輸出業務をやってみて失敗しましたということがまずない世界ですから、そこはあまり心配される必要はないと思います。

ですから、ここはやはり貿易大国、世界に冠たる総合商社、貿易を専門にしている集団がいる日本においては、ぜひ電子化を進めていただきたいと思います。いずれにしても、これは早かれ遅かれ電子化されるのは当然のことだと思います。慌てて、世の中の動きにつれて日本の立法で対処しようと思うと、日本の国会というのは必ずしも生産性が良い、もしくはタイムリーに行われるものではありません。どちらかという、しわ寄せが民間の大企業なり輸出部門に行くようなものについては、優先順位が落ちて結局国会での審議が遅れるということも十分にあります。

そういう点から、今の時点で、先ほど河野大臣が言われたように、電子でもいいというように、ここについてはすぐに立法化をしていただければと思います。その上で、日本初の電子化の仕組みのイニシアチブを取っていくということだと思いますので、ぜひそこは心配せずにやっていただきたいと思いますので、そこについて再度、法務省の方の見解をお伺いしたいと思います。

以上です。

○高橋座長 法務省さんの見解をお願いします。

○法務省（堂菌審議官） 御指摘ありがとうございます。

確かに、船荷証券を電子化した場合のリスクにつきまして、自己責任でやってくのかなという点はあるかと思いますが、例えば、有価証券になりますので、どういった要件を満たした場合に電子船荷証券と認めるかというところがあるわけですが、要件設定をどうするかというところは非常に問題でありまして、その点について、日本が国際的な動向を見ずに立法したところ、その後の国際的な流れの中で違う要件化されたという場合に、結局、関係者の方にシステムの整備等について二重の負担を与えることにならないかという問題もあるように思いますし、やはり国際的なものとして取引で使われているものもまさにどういった場合に有価証券として通用するかという点については、我が国だけの検討で大丈夫なのだろうかというところはこちらとしては心配しているところですが、今のような点も含めまして、こちらでも十分なものが検討できていないところがございまして、関係団体の方や有識者の方の御意見をお伺いしながら早急に検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○高橋座長 佐久間委員、よろしいですか。

○佐久間委員 ありがとうございます。

検討は早急にというのでありがとうございます。

ただ、何度も言うようで恐縮なのですが、これに携わっている人たちは極めてプロの集団です。先ほどのTradeWaltzさんの株主等を見ても、極めてプロの集団の方がやっている分野ですから、システムについてもそういうところは常に考えていますので、あまりそういう心配はされずに、とにかく書面でなければいけないというところを外すという点について、急いで立法化していただければと思います。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

続きまして、村上委員、お願いします。

○村上専門委員 村上です。ありがとうございます。

今のお話と関係しますが、TradeWaltzさんと本柳弁護士にお伺いします。

法務省さんの説明で、商法で紙に限定しているのを電子化すると、荷主などの関係者にリスクとか不利益が生じるという御説明が冒頭にありましたが、実際に不利益とかリスクが生じるのかどうかをお二方にお伺いしたいと思います。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは、TradeWaltzさんからお願いします。

○TradeWaltz（新谷取締役） 現時点では、もちろんリスクが絶対はないのかというのは分からないところがあるわけですが、端的に申し上げると、リスクよりはメリットのほうが相当程度大きいだろうとっておりますので、いろいろなスタンスがあると思いますが、前向きに考えていければと思っております。

○高橋座長 続いて、どうぞ。

○本柳弁護士 本柳です。

紙でなくていいという法改正だけで済むかという、法律寄りの者として思いますのは、紙でなくていいという立法ではなくて、何をもって紙と同じと見るかということまで考えなくてはいけない話なのかなと理解いたしておりまして、紙でないこれが一体何なのかというところで関係者の予期しない結果が生じる可能性はあると思います。それが権利関係に大きく影響してしまうので、そういう意味ではちゃんと検討しないとなかなか難しいものかなという法務省の御説明はよく分かるところがあって、関係者を含めて議論というのはあったほうが良いと感じております。

○村上専門委員 どうもありがとうございました。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、岩下委員、お願いします。

○岩下委員 岩下です。

今日はたまたまお昼から電子情報通信学会でブロックチェーンに関する学会の基調講演

をやったばかりなので、その後でこういう話を聞くことになるとはなかなか面白い経験ですが、最初に増島委員がおっしゃったことと私も非常に近いイメージを持っておりまして、ブロックチェーンかどうかというよりも電子化するということが大事なので、少なくとも法律の文章にはブロックチェーンとは書かないと思うので、そういう意味では、法務省にはぜひ電子化をすることを最優先に考えていただきたくて、ただ、そのときにどういうふうにやればいいのかというのが微妙だということについては、逆に、ブロックチェーンがなかなか難しいのは、例えば、国内の金商法の有価証券はほとんどリマテリアライズされています。基本的に紙の有価証券、紙の株券、紙の社債は上場の場合はありませんので、そういう意味では全てが電子化されているのですが、問題はそれはいずれもセンター型なのです。ブロックチェーンは分散型とよく言われます。それに対して、保管振替機構とか日銀とかが社債や国債や株を電子的なデータベースで持っている。どこにサーバーがあるかよく分かるわけです。

それに比べると、ブロックチェーンはいろいろなところにサーバーがあって、同じデータを持っているので、サーバーがあるところにデータがあって、そのデータが物に考えられるから、ここにデータがあると言えないものなのです。

逆にブロックチェーンにしてしまうと、これまでの通常の有価証券を電子化するロジックとかなり違ってしまう感じがするのです。逆にセンター型の電子化なら法律化しやすいけれども、ブロックチェーンになったらむしろしにくいというのはないのですか。そこはTradeWaltzさんとか本柳先生にお聞きしたいのですが、むしろセンター型にしたほうがよいのではないかという議論はあり得ないのでしょうか。センター型にすると、逆に何かまずいことはあるのですか。

○高橋座長 TradeWaltzさん、お願いできますか。

○TradeWaltz（新谷取締役） 今の御質問に関して、TradeWaltzの技術のところを担っているNTTデータの赤羽さんに参加いただいているかと思うのですが、もしよろしければ、コメントをいただいてもよろしいですか。

○NTTデータ（赤羽部長） NTTデータの赤羽でございます。

まさに岩下先生の御指摘のとおり、要はその部分に難しいところがあるのではないかという課題は確かにそうだと思います。

先ほど御指摘のあったとおり、ブロックチェーンでなければいけないというか、ブロックチェーンであることのよさというのは、貿易のデータというものを中央管理型でやろうとしたときに、例えばどこかの国のサーバーに全部集めなさいということになってしまうことを危惧しています。

昨今、サーバーの設置義務がEUから始まっていますが、自国に関するデータはその国の中のサーバーに入れておきなさいというものがある。そういうものと、それぞれがガバナンスを利かせた形でデータを保有している中で、同じデータをお互いが持っていることを担保し合うということであると、ブロックチェーンという技術を使うことが非常に

有用性があると思っております、それによって、今回、貿易書類の電子化されたものが紙に代替し得る原本性ということの実現を目指しているというものです。

センター型で行こうとすると、どうしてもそれを持つ誰かを全員が信頼しないと、それを原本性のあるものとして満たすことができない。それができないとコピーが幾らでもできてしまうということが実態になってしまうので、その部分はブロックチェーンを使うことの意味としてあるのかなと思っております。

ただ、先ほどの議論にありましたように、どこにあるのかという議論が若干しにくいというところではあるので、例えば、先ほどの議論にもありましたように、誰のコントロール下にあるのかといった物理的な位置ではなくて関係性の下で管理するような議論ができればいいのかなと思っております。

お答えになっておりますでしょうか。

○岩下委員 どうもありがとうございました。

まさに今回の議論で、ブロックチェーンであることは些末な問題であるような感じもしたのですが、御提案の内容が割と本質的で、かつブロックチェーンについての単にB/Lを電子化するだけではなくて、それをさらにブロックチェーンとして扱う場合でも国内法的に保護できるような形で法改正をしていただきたいという御要望だと考えればよろしいでしょうか。

○NTTデータ（赤羽部長） そのようにお考えいただければよろしいと思います。

○岩下委員 法務省さんにそういう意味で頑張ってください必要があると認識しました。ありがとうございました。

○TradeWaltz（新谷取締役） ちょっと補足させていただきます。

もう少し実務寄りの面からの補足なのですが、要は今現在、B/Lでもほかの貿易書類でも何でもいいのですが、紙であれば、例えば船会社が発行しました、それを荷主に渡します、それが銀行に買い取られます、これが外国の銀行に送られます、それがようやく輸入者の手元に届きますというので、紙の現物を手元に持つことによって、間違いなく現物があることが視認できるわけです。

ところが、電子化されるということになってきますと、データでしかない世界になってきますので、これが本当に正しいデータなのかという問題がすごく重要になってきます。日本はある意味世界においては真空地帯みたいに犯罪が少ない国なのですが、外国に行くと、貿易にまつわる犯罪は詐欺みたいなものとか横領とかいっぱいあるわけです。

そういう中で、偽B/Lで偽荷主が現れて貨物をつっぽってしまうというのは、19世紀ぐらいからずっとある古典的な犯罪なのですが、こういうことが横行する世界において、電子データしかないB/Lというのがどれだけ信頼されると考えると、改ざんができない技術だと世界的にも認識されていますので、ブロックチェーンは非常に大きな意味が出てくるわけなのです。そういう意味で、ブロックチェーンはそれなりに国際的にも貿易の電子化という中で認めてもらえる技術だろうと思っております。

○岩下委員 今のにちょっとだけコメントすると、金商法の有価証券でも犯罪の対象になりますし、そういう意味では問題はあるのです。だから、紙がなくなって電子化すると大変になるというのは一緒だと思います。

むしろ、ブロックチェーンにした場合の最大の問題は、それを承認する人、ビットコインだとマイナーというのがありますけれども、それはどこかの機関がやることになると思っていますので、そこはセンター化と思うのです。そうすると、その検問をどういうふうに評価するかというのは、従来のセンター型のリマテリアライゼーションとはちょっと違う話になるなと思います。

長くなりました。以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

この点について、本柳さんから何か付け加えることはありますか。

○本柳弁護士 あえて付け加えるとすると、貿易に関する国際的なプラットフォームが Bolero というセントラルサーバー型ではじまって、それ以降船荷証券に限らず貿易関係書類の電子化を進めるプラットフォームが出てきていますが、最近のトレンドとしてはブロックチェーンを使うものが主になってきています。船荷証券以外はブロックチェーンによって電子化が実現していますというところの延長線上で船荷証券が残っていますというのがトレンドの中にはあるので、国際的な観点も踏まえると避けて通れない面はあると理解しております。

補足は以上になります。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

そうしましたら、まず法務省さんに1点伺いたいこととして、今後、検討を進められるということですが、様々貿易の関係で財務省とか国交省、経産省等々の関係省庁もあると思いますし、今日来られた実務の方も含めておられると思います。そういう方も参加していただいて研究されるのでしょうかというのがあります。

TradeWaltzさんにですけれども、ブロックチェーンの役割というのがこれの中で重要ではないかというのは、岩下先生との議論の中で出てきたところだと思いますが、承認をする機関のほかに、どういうふうにして記録をすところ、ブロックチェーンに乗せるまでの記録の真正性みたいなところが重要になってくる、一般的に課題になっていると思います。この辺りはどういうふうに取り組み、フォローされているかというところがあります。

最後に、本柳先生に、増島先生とか岩下先生がお話しされていた法的な論点の中で、準拋法という話もありました。また、第三者対抗要件に関する部分をどういうふうに捉えるのかというのがあるというのが通常の電子化の場合とは異なっている部分があると思われます。この際に、セントラルサーバーといったものの電子化の対抗要件の例は使いにくいのではないかというのも岩下先生からおっしゃっていただいた点だと思っています。

一方で、STO等のスキームで言いますと、株式等々については、株主名簿のほうが必ずしも紙でないといけないと書かれていないということであったり、信託を利用するようなスキームが言われていたりするところがあります。今回の船荷証券の場合は、そういった既存の法律でたまたま広く書かれていたから許されるという逃げ方はあまりできなくて、法改正をしなければ難しいのではないかとも思われますが、そこはそういうふうにお考えになられますでしょうかという点についてお伺いできればと思います。

以上です。

○高橋座長 ありがとうございます。

まず、法務省さん、お願いします。

○法務省（堂蘭審議官） 法務省の堂蘭でございます。

研究会の人選につきましてはこれからというところでございますが、御指摘のとおり、この問題については関係省庁の方の御意見も聞く必要がございますが、当然関係団体の方も構成員に入っていただくのか、あるいはヒアリングという形にするのか、いろいろやり方はあるかと思えますけれども、御意見を聞いてニーズをきちんと把握した上で対応を検討していく必要があると思えますので、そういった形で進めていきたいと考えているところでございます。

○高橋座長 続きまして、TradeWaltzさん、お願いします。

○TradeWaltz（新谷取締役） ブロックチェーンに乗せるまでの記録の真正性ということでございますと、これはブロックチェーンになる前の部分ですので、当然のことながら、これは紙であったとしても電子媒体であったとしても、そのところの多少のリスクはどうしても残ってしまうのかなとは思っております。

もし、NTTデータさんから何か補足があれば。

○NTTデータ（赤羽部長） 赤羽のほうから補足させていただきます。TradeWaltzという枠の中であれば、その中で法人の本人性を担保する努力というのは効力を奏するのですが、世の中を見るとブロックチェーンを使った貿易プラットフォームというのが幾つか立ち上がってきております。そういったものにまたがって情報を連携しようとしたときに課題となるのは、プラットフォーム間で法人の本人性をどのように担保するのかという話です。これについてはヨーロッパのほうでeIDASという法的な仕組みの中で、法人が本人性を担保するための署名をするeシールという概念がありますので、こういったものが例えば日本にも世界にも広まっていくことによって、我々のプラットフォームに投げ込まれる以前のところで本人性を担保された情報がプラットフォームに乗っかっていくことができるようになるのではないかと考えております。

eIDASの導入については、現在、総務省さんのほうでも議論していると認識しておりますので、そこは期待しながら見ているところでございます。

以上になります。

○高橋座長 ありがとうございます。

本柳先生、いかがでしょうか。

○本柳弁護士 改正について、商法の文言自体が、交付しなければならないとか、署名し、記名、押印しなければならないという紙を前提としているように読めるのはございます。あと、有価証券は紙であるというのが基本的な理解にはなっています。

ただ、有価証券が本当に紙でなければいけないのか、あるいは法律上の根拠があるものでないと言えないのか、というところは実は議論があるところですので、そこは解釈の問題と言えれば解釈の問題です。

最初に申し上げた文言のところ、交付しなければならない、署名し、記名、押印しなければならないというのも、法律の解釈なので幅があるかもしれない。別に電子的なものの交付であるという解釈自体もできなくはないので、そこで本当に改正が必要かというところも含めて議論をしてもいいのかなと理解しております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

本柳先生のほうは、商法の有価証券概念の話ですとか、記名、押印というのも電子署名とかで読み替えができる余地があるのかということも含めて御指摘いただいたのかなと思っています。仮に法改正しないで済むということであればスピードは上がるかもしれないので、それはそれで選択肢として認識することは重要かなと思いました。

あと、NTTデータの赤羽さんからお話いただいたプラットフォーム間の連携では確かにおっしゃる問題はあるかなと思いました。まずは個別のプラットフォームの中にいる方たちでやっていくということだと思いますが、その際に最初から法人の確認の標準化みたいなところまで行くと結構深淵な話になるので、直ぐにできないのではないかなとなる懸念も生じうるように思いました。しかし、プラットフォーム内であれば、そこはある程度標準化に至らなくても、既存の取り組みで実施しうるかと思いましたがけれども、そういう御理解でよろしいでしょうか。

○NTTデータ（赤羽部長） そのように従来のテクノロジーもきちんと適用することで実現できると思っています。そこは自助努力の範囲なので、やるということで考えております。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

続いて、鶴瀬委員、お願いします。

○鶴瀬専門委員 ありがとうございます。

TradeWaltzさんに質問させていただきたいと思います。

先ほど佐久間委員からプロの集団という話があったので、もしかしたら失礼になってしまうかもしれませんが、船荷証券を移動させていくというときに、それぞれ出社が必要という御説明がありました。出社の必要性を電子化によってなくしていくというのは、そのことの意義もあるのですけれども、仕事自体も少し生産性を上げていく、電子化することによって、そもそも必要とされている手数を減らすとか、そういう面があるのでしたら、ちょっと教えていただければと思います。

それから、全部で3点あるのですけれども、船ではなくて飛行機で運ぶ、航空運送の場合には、特にこのような有価証券という仕組みが必要ないように思えるのですけれども、飛行機で運送するときには特に必要でないけれども、船の場合には第三者対抗要件が必要であるというのは、リスクが大きいとか、あるいは運ぶ時間が長いとか、そういう理解をすればいいのか、その辺をちょっと教えていただければと思います。

最後に、船荷証券が間に合わないときには銀行保証をしてもらって引き取るという御説明がありました。ここは多分ただではやってくれないと思うので、銀行に保証してもらうというのが年間に何千件かあるとして、そのコストはどれぐらいかかるものなのか教えていただければと思います。よろしくお願いします。

○TradeWaltz（新谷取締役）　ありがとうございます。

1点目の手数料が減らせるかということ。単に出社しないということだけではなくて、事務自体が減らせるのかというのは、まさに本質のところは、もともとの議論をし始めたのはコロナの前でありまして、2017年頃からこういう議論を始めたわけなので、まさしく業務の効率化というほうが主眼であったわけです。

簡単に申し上げるとどうということかということ、河野大臣もおっしゃっていましたが、インボイスとか信用状とか、保険証券とか、いろいろな貿易に関わる書類があるわけです。実は、見ていくと似たような項目がいっぱい並んでいるのです。

そういうことからしますと、結局今をやっているかということ、IT寄りの方から見ると伝言ゲームではないかと言われるわけなのですけれども、似たような項目をそれぞれみんなが転記して新しい書類を作っていく。次々とそういった書類ができていくわけなのです。それがいろいろなふうにより取りされる。そうであれば、全てデジタル化することによって、必要な項目を必要な人が自分で取り込む、あるいはアクセス権限を得てそこにアクセスするというふうにできたらいいのではないかというのがまさにTradeWaltzの発想でございます。そういう意味でいくと、実は根底にあるのはまさしく手数料を減らして業務効率化をしていくということなのです。

定量的に申し上げると、業務時間として、業界によってとか貨物の種類によってとかでいろいろ違いがあるのですけれども、極めてざっくりで申し上げると、40%から50%程度の事務時間の効率化ができるということなので、これは非常に画期的なものだと考えております。

2点目の航空運送でございますが、航空運送に関しましては、おっしゃるとおり、実は船荷証券は海上運送だけでして、航空運送に関してはAir Waybillと呼ばれる、先ほど出てきた海上運送状と対比されるわけですが、航空運送状という種類が使われているわけなのです。

これに関しては、委員のおっしゃるとおりで、運ぶ時間が極めて短い、せいぜい1日とかなので、迅速性という観点から、もともと有価証券を銀行が買い取って云々とかやっているだけで、みんなが審査してとかチェックしてとかやっている、外国に到着するまで

に2週間ぐらいかかってしまうのです。したがって、航空で貨物を輸送するという時点でB/Lは使えないということで、要は有価証券でない、いわゆる受取書のようなものが使われているのが実態です。

TradeWaltzは今ところ海上貨物だけを中心にやっているのですけれども、航空貨物に関しては、電子化しようと思えば、実はそのところで有価証券が出てくるというのはないので、ハードルは一つ低いのかなと思います。

最後、3点目で、銀行保証によって引取りという点ですけれども、実はまさにここでコストが相当程度かかっているだろうということで、いろいろと銀行業界の方とかにもお話を聞いたのですが、なかなか正確なコストが把握し切れない部分もありまして、今のところきちんとした統計的なものはない状況なのですけれども、御指摘のとおり、引き取るに当たってB/L現物がないと、銀行の保証を得てやらなくてはいけないということですので、そこに手数料と保証料の2つがかかるわけです。

その保証料というのが、貨物のどれぐらいの期間を保証するのかとか、貨物の金額が幾らなのかといったことによって変わってきますので、そこでなかなか正確な統計というのは取れないのですけれども、いずれにしてもそういったコストがかかっているというところがまさしく電子化によって迅速化すると、こういうコストがかからなくて済みますという大事なポイントであります。

もし、赤羽さんから何かコメント等あれば。

○NTTデータ（赤羽部長） もしあればというか、さっきのどれぐらい減るかということに関しては、2018年度に経産省さんと実証実験をやったものがあるので、それを共有させていただければと思います。

ちょっと文字が小さくて大変恐縮なのですけれども、先ほどの新谷さんがおっしゃられたように、やはり4割から5割以上減るところでは、非常に大きな効果が出ているというのは既に実証されているというところでございます。

以上でございます。1点、補足でした。

○鶴瀬専門委員 ありがとうございます。

最後の銀行保証の手数料は、負担されているのは引き取る方、つまり商社さんとか、原料だったらメーカーさんとか、そういう方たちが払っているということですよ。

○TradeWaltz（新谷取締役） おっしゃるとおりです。輸入者の方、いわゆる受け荷主の方が負担しているコストになります。

○鶴瀬専門委員 それは電子化すれば、遅れがなくなるので、全く要らなくなるということですね。

○TradeWaltz（新谷取締役） 全くかどうかまではなかなか言明できないのですけれども、基本的に、例えば、今はB/Lが受け荷主の手元に到着するのに1週間から2週間ぐらいかかるわけです。それが電子化すれば、もうほとんどタイムラグがなくなってくるので、保証なしに引き取れることになると思います。

○鶴瀨専門委員 分かりました。ありがとうございました。

○高橋座長 今回の御質問にちょっと関連しているのですが、飛行機の場合、Air Waybillで、有証ではなくて受取書だというお話でしたけれども、そうだとすると、船荷証券の関連で類推で申し上げれば、第三者対抗要件は弱いように思うのですが、そういう問題は生じていないのでしょうか。

○TradeWaltz（新谷取締役） 理論上は第三者対抗要件を備えていないということであればそういう問題が起こり得るのですが、実務上、そういう問題が起きたというのはあまり聞くことは少ないですね。

恐らく、海上貨物の特徴でもあるのですが、一番分かりやすい例でいくと、例えば原油みたいなものなどは、ほぼ必ずB/Lを使っていると思いますけれども、輸送の最中に転売されたりするわけなのです。こういう商売の形態が入ってきますと、やはりB/Lを次々と誰か持っていくというのはすごく大事になってくるわけです。

ところが、例えばその洋上で保管があって、何週間もかけて最後に日本に到着するというのと違って、一昼夜で着いてしまうということになると、ある人からある人に渡すということしかないわけなので、そこは可能性としてないわけではないのですが、実例として少ないのではないかなと思っています。

○高橋座長 ありがとうございます。

佐久間委員、追加で御質問ありますか。

○佐久間委員 ありがとうございます。

ちょっと誤解なきようにという点で1点です。

商法をなるべく早く改正してくださいと言ったのは、商法の規定の中で細かいことを定めるということではなくて、専門家の方がいらっしゃるの、ざっくり一言で言えば、法務省令で定める場合は電子交付ができるということさえ書いておけばよくて、その法務省令で定める内容を検討していけばいいということです。

そうでないと、いざやろうというときに、国会を通してまた非常に時間がかかる。場合によっては1年2年かかる。特に商法というのは基本法ですから非常に時間がかかるということになるので、ここに一文だけ入れておけばいいというのが私の趣旨であります。

以上です。

○高橋座長 法務省さん、今の御指摘はいかがでしょうか。

○法務省（堂蘭審議官） 法務省でございます。

国会で改正をする場合に、具体的に省令でどういう形で記述することを予定しているのかというところの説明なく、今後そういった事態が生じた場合に法務省令で早急に定められるように法改正をお願いしますというのは、實際上、なかなか立法権との関係で難しい問題があるのではないかと考えております。

いずれにしても、そういった改正の方法の点も含めて、研究会のほうで検討してまいりたいと考えております。

○高橋座長 こちらのコメントにはなりますけれども、やはり電子交付でいいのかどうかというところの検討をまず先に進めていただく、そこから始めていただくということではないかと思っておりますけれども、もう時間が来ておりますので、本日の議論はここまでとさせていただきます。

法務省には、貿易立国として我が国がグローバルなルールづくりを指導する観点から、事業者をはじめ、国内外のステークホルダーや、本日御出席いただいた財務省、経済産業省、国土交通省をはじめとする関係省庁との緊密な連携の下、スピード感を持ってプロアクティブに対応していただくようお願いいたします。

財務省、経済産業省、国土交通省の皆様におかれましても、どうぞ御協力をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

財務省さん、いかがでしょうか。

○財務省（鈴木室長） 財務省でございます。

財務省におきましても、必要なところがございましたら御協力させていただきます。

ありがとうございます。

○高橋座長 経済産業省さん、いかがでしょうか。コメントはございますか。

○経済産業省（猪狩課長） 経済産業省でございます。

今、御協議をいただきましたお話は、法務省さんとも連携しながら、いろいろ協力というか、連携していきたいと思っております。

以上でございます。

○高橋座長 国土交通省さん、いかがでしょうか。

○国土交通省（中村課長） 国土交通省でございます。

現在、国土交通省でも、港湾局でございますけれども、港湾物流手続の電子化等に取り組んでおります。連携しながら取り組んでいければと考えてございます。

以上でございます。

○高橋座長 ありがとうございます。

それでは御説明者の皆様、誠にありがとうございます。これにてウェブ会議ツールから御退出いただきますよう、お願いいたします。

（ヒアリング出席者 退室）

○高橋座長 それでは、最後の議題2「規制改革ホットラインの処理方針」について審議いただきます。

まず、事務局より説明をお願いします。

○中嶋参事官 今回、令和2年10月19日から11月9日までの期間に各省庁より御回答いただきました提案につきまして、事務局にてお手元の資料2のとおり処理方針案を作成いたしました。

当該処理方針につきましては、事前にメールで委員、専門委員の皆様にも御確認いただいた内容でございます。今回は処理方針を決定するものは該当なしということでございま

す。本ワーキング・グループにおいて御決定いただければと考えておりますので、よろしくお願いたします。

○高橋座長 ただいまの事務局説明並びに資料2の「規制改革ホットライン処理方針」について、御意見などありますでしょうか。いかがでしょうか。

それでは、異議がないようですので、資料2のとおり規制改革ホットラインの処理方針を決定いたします。

以上で本日の議題を全て終了いたします。

委員の皆様、本日はお忙しい中、御参集いただき、誠にありがとうございました。