運送書類をめぐる法と慣行
―貨物引換証の盛衰と船荷証券の規律―

増田　史子
岡山大学大学院社会文化科学研究科 教授

Ⅰ　はじめに

2018年５月、「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」（平成30年法律29号）が成立し（2019年４月１日施行）[1]、1899（明治32）年の制定以来実質的な見直しがほぼ行われてこなかった商法（明治32年法律48号）の運送法・海商法の規律が現代化された。運送書類についても、現代の運送取引の実態に鑑み、商法第２編商行為の運送営業の章におかれていた貨物引換証の規定（旧571-575・584条）は廃止され、第３編海商の海上物品運送の特則を定める章に、船荷証券の規定のほか、新たに複合運送証券、海上運送状についての規定が設けられた（757-770条）。

これにより、貨物引換証は名実ともに過去のものとなった。ただ、改正前の商法及び国際海上物品運送法（昭和32年法律172号）は、船荷証券に関し、主な効力については貨物引換証の規定を準用し、商法第３編海商と国際海上物品運送法に船荷証券固有の問題についての規定をおく形で規律していた。平成30年商法改正により、貨物引換証の規定は姿を消したとはいえ、その規律の実質は船荷証券の規律としてほぼそのまま維持されている。また、講学上も、船荷証券は、貨物引換証、倉庫証券とあわせて「物品証券」と称され、従来の商法学説は、物品証券が基本的には共通の性質・効力を有することを前提としてきたように思われる。他方で、過去に専ら国内取引で用いられていた貨物引換証を取り巻く状況が、国際貿易で現在も利用されている船荷証券と同じであるとは考え難く、取引の対象となりえてきた理由もそれぞれ異なるのではないかと思われる。

このような状況に鑑みると、貨物引換証をめぐって発達した法理論が改正商法の船荷証券等の規律の先例としてどのような意義を有するかを改めて検討することには、今後の法解釈にとって一定の意義があると思われる。本稿ではまず、物流史の文献や往時の実務家による解説等に依拠して、昭和初期の貨物引換証をめぐる慣行の背景と実際を素描し[2]、貨物

[1] 同法については法務省＜http://www.moj.go.jp/MINJI/minji07_00231.html＞（2019年１月５日最終閲覧）参照。立案担当者の解説として松井信憲＝大野晃宏『一問一答・平成30年商法改正』（商事法務、2018）がある。

[2] 貨物引換証の主な発行主体であった通運事業者の歴史は、日本通運株式会社編『社史』（日本通運、1962）に詳しい。より簡略なものとして熊木茂夫『通運事業の歴史』（通運情報社、2016）。第一次世界大戦期から戦間期の競争構造を実証的に検討するものとして、河村徳士「第一次大戦期の小運送問題と公認制度」老川慶喜編著『両大戦間期の都市交通と運輸』（日本経済評論社、2010）155頁以下、同『日本における小運送業の発展と小運送問題への対応』（雄松堂書店・日本博士論文登録機構、2015）がある。過去の実務については、中野金次郎『小運送論（鉄道交通全書14）』（春秋社、1937）、日本通運株式会社門司支部編『小運送従業員夏季講習録』（1939）、後屋敷保啓『貨物引換証の実務』（交通展望社、1941）、宮本末義『小運送従業員必携』（陸運研究社、改訂増補版、1941）、井上房太郎『貨物引換証二十講』（交通日本社、1955）、1950年代～60年代に刊行された通運業務研究会『通運読本』のうち『貨物引換証前編（通運読本16）』（1955）、『貨物引換証後編（通運読本17）』（1955）を主に参照した。

引換証をめぐる法理論の当時における意義を考察する（Ⅱ）[3]。これを踏まえ、平成30年改正商法の規律の解釈のあり方を検討する（Ⅲ）。

Ⅱ　貨物引換証をめぐる法と慣行

1　貨物引換証の盛衰

⑴　背　景[4]

明治期の鉄道網の整備は、それまで畜力、人力に依存してきた陸上の輸送体系を大きく変え、沿線各駅とその周辺には鉄道貨物の集配や積卸しなどを専門に扱う運送取扱業者が多数生まれた。戦前は、このような鉄道の貨物取扱駅両端で荷役や駅から荷主の戸口までの輸送を扱う運送（取扱）のことを、幹線輸送を担う鉄道（大運送）との対比により「小運送」と呼んだ[5]。明治後期に鉄道運送取扱に進出した有力な運送会社としては、飛脚問屋に由来し政府の庇護のもと全国的な道路運送網を構築していた内国通運[6]のほか、新興の日本通業株式会社（1899（明治32）年設立、1916（大正５）年日本運送株式会社に改称）、明治運送株式会社（1907（明治40）年設立）などがある[7]。これらの有力企業は、隔地間取引に伴って小運送店間に生じる貸借関係を決済するための計算事業や（(a)）、荷為替取組みに必要な貨物引換証の整理事業（後述⑵参照）を発達させた。大正後期から昭和初期にかけては、鉄道省のもとで鉄道運送取扱事業の集約が図られる。1937年には、計算事業、貨物引換証整理事業は半官半民の国策会社である日本通運株式会社（以下「日通」）の下に統合され、その独占体制は戦後の民主化の過程で事業規制のあり方が変更されるまで続いた（(b)）。

(a)　小運送店間の貸借関係と計算会社

鉄道運賃は法令上の原則としては前払とされていたのに対し[8]、小運送料金の支払は着払が多く、届け先までの元払もあったから、発送地、到着地、場合によっては中継地において鉄道貨物を取り扱う小運送店相互の間では、頻繁に貸借関係が発生する状況にあった[9]。内国通運などの有力な運送会社（統括会社）は、このような貸借関係を決済するための計算事業を営み、各地の小運送店を傘下に収め広域の通運網を形成した[10]。

計算会社は一種の清算機関であり、一定の要件を充たした加盟店については、一定期間（月２回）ごとに各加盟店の他店に対する請求額を集計して決済尻を算出し、計算会社が債

3　小町谷操三『運送法の理論と実際』（勁草書房、1953）、大隅健一郎ほか編『判例コンメンタール13上・商法Ⅲ上（総則・商行為）〔増補版〕』（三省堂、1985）、実務家によるものとして井上房太郎『貨物運送に関する判例集』（巌松堂書店、1927）を主に参照。

4　全般的には、村松一郎＝天澤不二郎編『陸運・通信（現代日本産業発達史23）』（交詢社、1965）31頁以下、松好貞夫＝安藤良雄編著『日本輸送史』（日本評論社、1971）167頁以下、山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新―歴史的考察』（国際連合大学、1986）参照。

5　「小運送」という言葉について原熊吉「小運送の本質⑴」わだち12巻５号10頁（1949）参照。様々な用法があった。

6　1872（明治５）年に陸運元会社として発足、1875年（明治８）年に「内国通運」に改組・改称。1879（明治12）年太政官布告16号による運送業自由化まで、官物・郵便物の運送を独占的に請け負った。1893（明治26）年に鉄道に進出し、商法の規定により株式会社となった。日通・前掲（注２）174-175頁参照。

7　日通・前掲（注２）189-196頁。

8　鉄道運輸規程（明治33年逓信省令36号）94条。現在の鉄道運輸規程（昭和17年鉄道省令３号）54条に相当。

9　戦前は荷受人による着払が多かったという。日通門司支部･前掲（注２）292-293頁〔井上房太郎〕参照。戦後の『会計（通運読本３）』（1953）115-116頁は鉄道駅までの元払がもっとも多いとする。この場合は運送店間に貸借関係は生じない。なお、一定期間後の後払とする例もあった。1920年代前半につき河村・前掲（注２）発展と対応・130-131頁参照。

10　計算事業の沿革と概要については日通・前掲（注２）182-184頁参照。

務を負う加盟店に代わって債権を有する運送店に弁済を行い前者から債務を取り立てる方法（「交計」という）で、決済を行っていた[11]。

(b) 鉄道運送取扱事業の規制の変遷

日本の幹線鉄道事業は、鉄道国有法（明治39年法律17号）による国有化以後、1949（昭和24）年５月31年までは国営事業として、1949（昭和24）年６月１日から1987（昭和62）年４月１日の国鉄分割民営化までの間は日本国有鉄道法（昭和23年法律256号）に基づく特殊法人である日本国有鉄道によって、営まれてきた。これに対し、小運送業・通運業については、1937（昭和12）年10月１日に小運送業法（昭和12年法律45号）が施行されるまで、法による積極的な参入規制は行われなかった[12]。

労働集約的で大規模な設備を必要としない小運送業は参入が容易であり、特に第一次世界大戦中の好況期には中小規模の業者が乱立した[13]。取引ルールが確立されない中で荷主獲得競争がおき、貨物引換証の空券発行や仮渡しなども横行したという[14]。また、小運送料金の不透明さやその高騰も問題視された[15]。大戦反動期には、仮渡し事故等が顕在化し経営破綻するものも現れる[16]。当時は計算会社も複数あったため、不良運送店は計算会社を渡り歩き事業を継続することが可能であった[17]。1919（大正８）年、鉄道院は運送取扱人公認制度を実施したが[18]、これは鉄道院が一定の資力を備えた運送店を公認し信用の裏付けをするものに過ぎず、運送店乱立とこれに伴う弊害を是正する効果は薄かった。鉄道省（1920（大正９）年鉄道院より昇格）は、1926（大正15）年６月、小運送に対する声明を発表し、一駅一店を理想とする小運送店の大合同、計算会社の統合を求め、1927（大正16）年２月には鉄道が戸口から戸口まで一貫責任を負う新サービス（特別小口扱。後に宅扱に改称）を導入して集配業務の下請けを統括会社を介して各駅合同運送店に委託する特恵的な扱いを開始したが、この措置によっても非指定店や新たな計算会社の出現を防げなかった[19]。小規模店の乱立は、戦時色が強まる中、1937年に制定、施行された小運送業法（昭和12年法律45号）による免許制の導入と[20]、日本通運株式会社法（昭和12年法律46号）に基づく

---

11 宮本・前掲（注２）59頁以下、日通門司支部・前掲（注２）295頁以下のほか、戦後のものだが前掲（注９）読本３・114頁以下、清水敏勝「運送取扱業の貸借決済制度」運輸と経済25巻５号（1965）12頁参照。加盟店の呼称は会社によって異なる。不当請求等が含まれていれば次期の計算に取戻請求を組み入れて清算する。代位弁済という法的構成をとっていたようである。商法の交互計算とは、多数当事者間の決済である点、取引当事者ではない計算会社が清算を行う点で異なる。「交計」の取扱いが認められない運送店向けに、計算会社が請求を単に集約して取り立てる与信が発生しない方式（「取立」）等もあり、運送店の取引実績等に基づき扱いを区別していた。

12 小運送業法成立に至る経緯と鉄道省の政策については、村松＝天澤・前掲（注４）127-180頁、松好＝安藤・前掲（注４）360-365頁、高嶋修一「両大戦間期の小運送問題と鉄道省の政策」老川・前掲（注２）201頁以下参照。

13 当時の状況については河村・前掲（注２）「大戦期」参照。

14 河村・前掲（注２）「大戦期」160、184-187、190頁。同185頁によると、仮渡し、空券発行の主たる対象となる荷主は二流商人だったという。

15 大戦好況期の小運送料金高騰の背景には、貨物量の激増、小運送料金の不透明性のほか、第一次大戦期の船舶需要のひっ迫と海上運賃の高騰を契機とした貨物の陸上移転があった。村松＝天澤・前掲（注４）88-90頁、河村・前掲（注２）「大戦期」168頁参照。競争は抑制的で小運送店が独占的利益を得ていたとする鉄道省運輸局『国有鉄道の小運送問題』(1935)７頁に対する批判的検討として河村・同167-177頁参照。

16 日通・前掲（注２）214頁。

17 村松＝天澤・前掲（注４）127頁、松好＝安藤・前掲（注４）361頁、高嶋・前掲（注12）204頁。

18 運送取扱人公認規程（大正８年鉄道院告示33号）、運送取扱人公認手続（大正８年鉄道院達544号）による。詳細は日通・前掲（注２）215-126頁参照。

19 声明の内容、小運送業界の対応については、高嶋・前掲（注12）211-214頁参照。

半官半民の統括会社である日通の創設、終戦間際まで進められた現業運送店の集約と日通への統合[21]によって、ようやく解消される。

戦後の民主化の過程で、日通は過度経済力集中排除法（昭和22年法律207号）の指定を受けるが解体は免れ、一民間企業として再出発する[22]。小運送業法は廃止され、新たに通運事業法（昭和24年法律241号）が制定された[23]。通運事業法は免許制を維持したが、公正な競争の確保を目的として掲げ、一駅一店制を改め複数制を導入し、計算事業を認可事業とした。このとき、認可約款制、事業者の通運引受義務など、契約の締結や内容、履行に関する規定も新設された[24]。1959（昭和34）年には、新たに発足した全国通運株式会社が計算事業を開始した[25]。

なお、通運事業法はその後、貨物運送取扱事業法（平成元年法律82号）の制定によって廃止され、現在の通運事業者は、2002年に貨物運送取扱事業法を改正、改称した貨物利用運送事業法のもとで利用運送事業の登録又は許可を受け事業を行っている[26]。

⑵ 貨物引換証をめぐる状況[27]

⑴を背景に、明治後期以降、貨物引換証を用いた荷為替取引が活発化したが（(a)）、貨物引換証の空券発行や引換証付貨物の仮渡しといった異常な取引も少なくなかったという（(b)）。有力な統括会社は競争の過程で貨物引換証の信用を高めるための措置を講じ、それが日通の実務へと引き継がれていった（(c)）。

⑷ 隔地取引と貨物引換証

鉄道網が整備され、さらにその後幹線鉄道が国有化されたことは、隔地者間取引とそれに伴う荷為替取引を活発化させた[28]。内国通運の前身である陸運元会社は、既に1873（明治６）年10月より「証書引換渡」の制度を設け荷為替の便に供していたが[29]、1899（明治32）年の現行商法制定により有価証券としての貨物引換証の規定が設けられたこと、これに伴い、運送会社において発行、回収、保管等に関する規程が整備されたことは、貨物引換証の利用を大きく促したという[30]。貨物引換証の主な発行主体は小運送業者で、鉄道が発行する貨物引換証（鉄道貨物引換証）は使

---

20 鉄道・軌道等による運送に係る運送取扱業、運送代弁業、付随運送業、利用運送業を免許制の対象としていた。小運送業法１条、２条、宮本・前掲（注２）７頁以下参照。制定に至る経緯は日通・前掲（注２）271頁以下参照。

21 発足当時の日通は計算事業及び貨物引換証整理事業等の管理部門のみの会社であり、通運事業者の合同は国家総動員法（昭和13年法律55号）の委任を受けた新陸運統制令（昭和16年勅令970号）による。村松＝天澤・前掲（注４）182-184頁、詳細には日通・前掲（注２）355頁以下参照。運送店の数は終戦時には227店（1937年は7,771店）であった。

22 村松＝天澤・前掲（注４）246-248頁。1948（昭和23）年２月22日指定、1951（昭和26）年６月27日終結。その過程で、駅荷役施設の国鉄・私鉄への譲渡、保有株式の処分、機帆船・艀船の譲渡がなされた。詳細は日通・前掲（注２）473頁以下。

23 村松＝天澤・前掲（注４）244-246頁。概要につき金澤良雄「通運事業法の変革―通運事業法の制定と日本通運株式会社法の廃止―」わだち13巻２号２頁（1950）、富岡富男「通運事業法解説」わだち13巻２号13頁（1950）参照。一定の要件をみたせば免許しなければならないこととなった。

24 内容は西原寛一『商行為法（法律学全集29）』（有斐閣、３版増補版、1973）339頁以下参照。通運取扱、通運代弁、鉄道集配、貨車積卸、鉄道利用を免許制の対象としていた。

25 日通・前掲（注２）642頁、805頁。

26 『運送取引の実態についての調査研究業務報告書』（平成25年３月）129頁以下〔千葉俊子〕参照。現在は貨物自動車運送事業、倉庫業等との兼営が一般的である。

27 全般には前掲（注２）読本16・63頁以下〔内山守衛〕参照。

28 日通・前掲（注２）184頁参照、山本・前掲（注４）65-66頁〔山本弘文〕。井上・前掲（注２）72-74頁は特に鉄道国有化が要因とする。国有化後は運賃体系の統一も図られた。松好＝安藤・前掲（注４）223頁参照。

29 国際通運株式会社編『国際通運株式会社史』（国際通運、1938）102-109、198頁。

30 日通・前掲（注２）184-185頁参照。貨物引換証整理手続の制定（1900（明治33）年、1907（明治40）年）により、貨物引換証の発行・回収の手続を定め、回収後は本社で管理・整理する体制を整えた。

い勝手が悪く[31]、利用者は必ずしも多くなかった[32]。

なお、商法は、1911（明治44）年に当時の実務界の要望を受けて改正された[33]。このとき、処分証券性の規定を倉庫証券と同じく貨物引換証、船荷証券についても定める等の手当てがなされ[34]、以後、平成30年改正によって廃止されるまで通用する貨物引換証の規律が整った。

(b) 仮渡し・空券発行の横行

具体的な割合やその推移は必ずしも明らかはないが、特に大正期から昭和初期にかけては、空券発行や仮渡しは頻繁に行われたという[35]。仮渡しの原因としては、保管施設の不十分、荷為替書類の遅延、荷為替の支払期日が長すぎること等も挙げられるが、もっとも大きな原因は、他店との競争上、荷主に便宜を図るためにあえて仮渡しを行うこともよしとする当時の取引慣行にあった[36]。空券発行の背景にも小運送店間の顧客獲得競争があった[37]。銀行による運送店の選別も試みられたが、荷為替の取り組みにあたってはまず振出人の資力が重視され、銀行による規律付けには限界があったようである[38]。

(c) 仮渡しへの対応

このような中、1922（大正11）年、有力な統括会社であった日本運送株式会社(1923(大正12）年に東亜運送株式会社と合併して国際運送株式会社に改称[39])、その姉妹会社の明治運送株式会社は、貨物引換証責任整理事業

---

31 後屋敷・前掲（注２）11-12、112頁によると、空券発行又は仮渡し等は絶対に許されず厳格な扱いがなされ、一定期間内に引取りがない場合は貨車留置料又は貨物保管料が課された。証券の様式も異なり、記名持参人式で裏面には裏書欄が設けられていた。後屋敷・前掲（注２）62-63頁参照。

32 『通運入門⑴（通運読本36)』(1957）159頁など。利用実態について後屋敷・前掲（注２）111-113頁、同『貨物引換証常識二百選』（交通展望社、1934）18-19頁によると、小運送業者の発行通数の１割に満たない通数だったようである。鉄道営業法（明治33年法律65号）には海陸通引換証の発行についての規定（18条の３）、鉄道運輸規程には紛失等によって貨物引換証を呈示できない場合に保証渡しを認める規定等の特則があった。詳細は喜安健次郎『鉄道法規論（鉄道交通全書２)』（春秋社、1935年）188-204頁、保証渡しにつき後屋敷・前掲（注２）250-251頁参照。

33 貴族院商法中改正法律案外三件特別委員会議事速記録第１号１-２頁参照。

34 貨物引換証に関する改正は次の通りである。条文番号は昭和13年商法改正により繰り下がった。①処分証券性が明示的に認められた（旧573条（明治44年改正商法334条の２))。②貨物引換証も船荷証券、倉庫証券と同様に法律上当然の指図証券となった（旧574条（明治44年改正商法334条の３))。③制定当時の規定では物権的効力が認められるのは貨物引換証の譲渡により運送品を譲渡した場合に限られており、狭すぎたため、貨物引換証の引渡しに運送品の引渡しと同一の効力が認められるものとした（旧575条（明治44年改正商法335条))。④手形の規定と平仄をあわせ、選択無記名式で発行した場合は無記名式と同一の効力を有するものとした（旧519条（明治44年改正商法282条・449条の２))。⑤運送取扱人が貨物引換証を発行した場合は介入権を行使したものとみなす旨の明文規定をおいた（旧565条２項（明治44年改正商法327条２項))。この改正により、相異なる部分もあった貨物引換証、倉庫証券、船荷証券の規定が整理され、後二者の主な効力を貨物引換証の規定の準用により定める形となった（旧604・776条（明治44年改正商法365条・629条))。④に関し、竹田省「物権的証券に関する疑問」同『商法の理論と解釈』（有斐閣、1959）448頁〔初出：京都法学会雑誌７巻３号（1912)〕参照。なお、河村・前掲（注２）「大戦期」160頁は①を仮渡行為を違法とする条文の追加というが、倉庫証券、船荷証券と同趣旨の規定をおいたにすぎない。貴族院商法中改正法律案外三件特別委員会議事速記録第４号33頁、大判明41・６・４民録14・658参照。

35 第一次大戦前の状況につき河村・前掲（注２）「大戦期」160頁、大戦期・休戦反動期につき同184-187頁、1920年前半につき同・発展と対応123-124頁参照。

36 井上・前掲（注２）300-303頁、前掲（注２）読本16・82-83、99-103頁。さらに、河村・前掲（注２）「大戦期」185-187頁は、空券発行、仮渡しにつき、大戦好況期は荷主の金融が円滑であり銀行による規律づけは弛緩した、休戦反動期には、荷主の金融条件の逼迫を背景に運送店を利用した金融の融通確保がより図られる条件が形成され、荷主の確保が難しくなった運送店が多くなったと分析する。

37 (注35)、(注36）の文献参照。

38 休戦反動期について河村・前掲（注２）発展と対応65-66頁、「大戦期」186-187頁参照。支払人の資力の調査は事実上困難で、空券発行のリスクには、保証人を立てさせる、貨車積込証明書を提出させることで一応対処できるものの、仮渡しの防止は困難と考えられたようである。あわせて河村「大戦期」186-187頁も参照。

39 日通・前掲（注）193頁。

を開始した。すなわち、両社の「赤線引換証」が発行された貨物について着扱店が証券と引き換えずに貨物の引渡しを行い、発扱店が損害を被った場合は、発扱店は統括会社に支払う貨物引換証整理の委託経費に応じ一定の額まで統括会社から損害の填補を受けられるものとしたのである[40]。損害発生の未然防止と宣伝を兼ねて、統括会社社員が関係運送店を巡回し不当な取扱いの有無を調査し指導する制度を設けたことで、赤線引換証は急速に荷主、金融機関に認知され普及した[41]。内国通運もこれに対抗して、1924（大正13）年12月、責任整理とあわせて、同社の貨物引換証の発行された貨物については、同社が保険料を負担して運送保険を付す制度を設ける[42]。同社はさらに、荷為替取組みの手続を発扱店が代行する方策もとった[43]。1928（昭和３）年に国際運送、明治運送、内国通運等の合同によって成立した国際通運株式会社は、両系統の長所を取り入れた整理規程を制定、実施した[44]。この枠組みは、日通の貨物引換証整理事業に引き継がれる[45]。当初の責任整理事業は統括会社間の荷主獲得競争の中で金融機関にとっての利用環境を整えようとする試みであったが[46]、仮渡しの件数は、運送店への指導、監督が強化されたことにより減少していった[47]。

(d) 第二次大戦後

日通は、1950（昭和25）年５月、それまでの貨物引換証整理保証規程の廃止を発表し、翌1951（昭和26）年４月、新たに「貨物引換証取扱手続」を制定、実施した[48]。これにより責任整理事業は廃止されたが、本社において貨物引換証の整理を行い必要に応じて臨店調査を行う仕組みは維持された[49]。新免業者発行の貨物引換証については、1955（昭和30）年１月１日より全国通運業連絡会（1950（昭和25）年７月発足）による整理が開始され、昭和34年３月に設立された統括会社、全国通運株式会社に引き継がれた[50]。

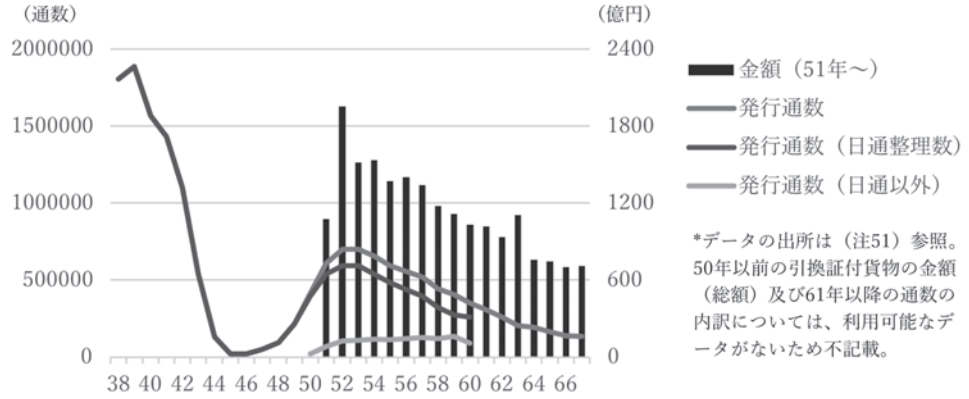
(3) 貨物引換証の消滅

戦後は、貨物引換証は徐々に利用されなくなる。不完全ながら、1938（昭和13）年から1967（昭和42）年にかけての通運事業貨物引換証の発行通数を**図１**に示す[51]。最盛期の

---

40 前掲（注２）読本16・66-70頁。
41 前掲（注２）読本16・70-68頁。
42 前掲（注２）読本16・76-77頁。
43 前掲（注２）読本16・77-78頁。
44 前掲（注２）読本16・78頁、規程の詳細は同87頁。
45 前掲（注２）読本16・79-80頁。
46 河村・前掲（注２）発展と対応124-130頁参照。
47 前掲（注２）読本16・82-84頁によれば、国際運送、明治運送両社の1923（大正12）年の調査では仮渡し件数は赤線引換証の約３割であった。1938（昭和13）年４月から翌年９月の日通の調査では第一種加盟店は６％、第二種加盟店は11％だった。日通の規程では、空券発行や貨物引換証の取扱不良は計算の停止、貨物引換証の発行停止、貨物引換証整理の停止等の処分の対象となりえた。宮本・前掲（注２）64-65頁、89-90頁、後屋敷・前掲（注２）317-319頁参照。
48 日通・前掲（注２）543-544頁。これを改訂した規程につき前掲（注２）読本17〔山内正一〕参照。
49 前掲（注２）読本16・81頁。
50 日通・前掲（注２）638-641頁。
51 1938（昭和13）年から1949（昭和24）年の発行通数は日通・前掲（注２）969頁による。戦前の通数からは、海陸引換証（これについては後屋敷・前掲（注２）259頁以下参照）、大東亜引換証を除外し、日通の赤線引換証と普通引換証（２(1)参照）の合計数を用いた。(1)(b)の経緯から、1938年から1949年までは、日通が責任整理した通数が発行通数全体の大半を占めると考えられる。1950年以降の全体の数値は、運輸省・後掲（注57）73頁所収の運輸省調査「通運事業貨物引換証発行高の推移」による。1960（昭和35）年までは日通・同所の記載による日通整理通数とそれ以外の通数（新免業者、限定業者の通数と解される）も示した。なお、戦後は、一般路線貨物自動車運送事業によって運送される貨物について貨物引換証が発行されることもあったため（前掲（注２）読本17・37、63頁）、自動車運送によるものも含む数値と解される。

図１　貨物引換証の利用状況（1938（昭和13）年～ 1966（昭和42）年）



1939（昭和14）年には日通の整理通数は190万通近くに上ったが、第二次世界大戦中に２万通強に落ち込んだ。戦後復興期の1952（昭和27）年、53（昭和28）年に70万通強に回復するが、その後は減少を続け1967（昭和42）年は13万通強となる。その後の消滅に至る経緯は明らかではないが、おそらくこのまま70年代にかけて廃れ消滅していったのであろう[52]。

1960年代は、国鉄の貨物輸送が輸送力の限界、近代化の遅れ、運賃政策の失敗等によって低迷し[53]、他方で迅速性、機動性に優れた自動車による長距離輸送が急速に普及していった時期である[54]。**図２**の通りトンキロ（輸送量×輸送距離）による自動車の国内貨物輸送分担率は、1966（昭和41）年に30％に達して鉄道を抜き、1970年代は４割前後、80年代以降は４～５割強で推移する[55]。これに対し、1953（昭和28）年まで60％をこえていた鉄道の分担率は、1966（昭和41）年に３割を切り年々低下を続けた[56]。鉄道利用の隔地間取引で問屋的役割を担ってきた通運事業者も、自動車による輸送を兼営する者が大半となる。運輸大臣の諮問機関として1967（昭和42）年４月に設置（1969（昭和44）年３月終了）された運輸経済懇談会の中間報告[57]は、この変化の要因として、昭和30年代のモータリゼーションの進展、1961（昭和36）年をピークとする鉄道輸送力の頭打ち（筆者注：当時）[58]、

52　裁判例は、おそらく大阪高判昭和45年３月26日判時611号86頁が最新である。

53　国鉄貨物衰退の原因については中西健一『戦後日本国有鉄道論』（東洋経済新報社、1985）205頁以下参照。

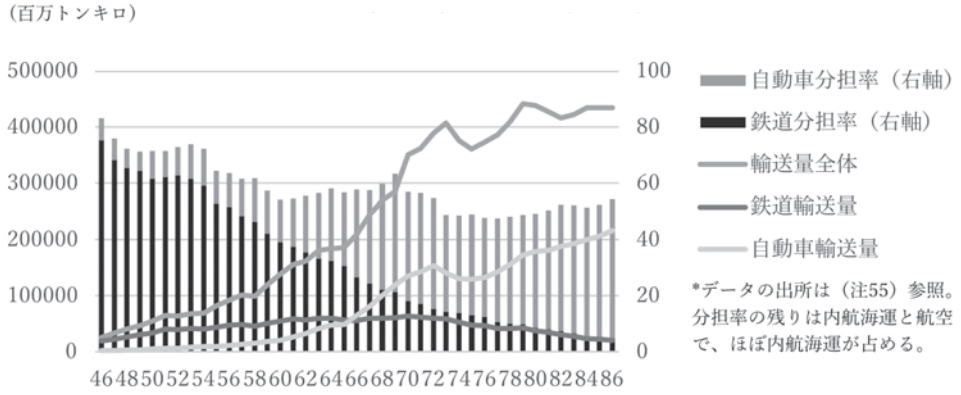
54　戦後、自動車が荷牛馬車、鉄道にとって代わる過程については、村尾質『貨物輸送の自動車化―戦後過程の経済分析―』（白桃書房、1982）第Ⅰ編、関谷次博「戦後復興期から高度成長期にかけての国鉄貨物輸送衰退要因の分析―トラック輸送発展の側面から―」鉄道史学20号43頁（2002）参照。自動車輸送は1923（大正12）年の関東大震災後に一旦急速に普及し始めたが（昭和初期にかけての状況は村松＝天澤・前掲（注４）91-96頁参照）、鉄道中心の政策がとられたこと等から、戦前は長距離輸送を担うまでには成長しなかった。陸運行政の変遷については、谷利亨『道路貨物運送政策の奇跡―規制から規制緩和へ―』（日通総合研究所、1990）が詳しい。

55　国内貨物輸送量については、国土交通省・交通関係統計等資料のサイト＜http://www.mlit.go.jp/k-toukei/＞（2019年１月10日最終閲覧）より統計資料を入手できる。1946（昭和21）年～ 1976（昭和51）年については近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史―論考・年表・統計―』（成山堂書店、1979）528-529頁を参照。なお、近年の推移については『数字でみる物流2017年度版』（日本物流団体連合会、2017）７-８頁がある。

56　1979（昭和54）年には１割を切り、近年は５％前後で推移している。なお、鉄道貨物輸送の現状については、森隆行『現代物流の基礎〔第３版〕』（同文舘出版、2018）78頁以下参照。

57　運輸省監修『物流革新の方向―運輸経済懇談会の記録―』（運輸経済研究センター、1969）58頁以下に収録。

図２　戦後の国内貨物輸送量と輸送分担率（鉄道・自動車）
1946（昭和21）年～ 1986（昭和61）年



高度経済成長に伴う輸送需要の高度化と多様化を指摘する[59]。また、日通『社史』は、貨物引換証整理通数の減少の理由として、「⑴米麦等大口貨物が統制品であること[60]、⑵取引方法の変化、すなわちチェーン・ストア的な特殊代理店、ストック・ポイント・システムの普及、⑶貨物引換証をもちいずとも、人的関係で容易に銀行から融資を受けられること、⑷貨物到着後荷主および業者とも手数がかかる」ことを挙げている[61]。高度経済成長期に産業構造と取引慣行が変容する過程で、物流における鉄道、通運事業者の立場と相互の関係が変質し、貨物引換証の利用に適した取引や運送品担保化の必要性自体も縮小していったものと推測される。

２　昭和初期～戦後復興期における貨物引換証の実務

１の経緯から、貨物引換証の実務は日通への統合により完成し、戦後復興期まではそれなりに利用されたとみてよいと思われる。以下では利用が多かった日通の貨物引換証を中心に、この時期の実務を概観する[62]。

⑴　荷為替取引

当時の国内における荷為替取引の基本的な仕組みは、現在の荷為替取引とさほど変わらないものだったようである[63]。売主は、取引銀行に約定書を差し入れ、自らの振り出した買主を支払人とする為替手形と貨物引換証を交付して手形割引を受けていた[64]。また、割引銀行指定の保険会社の保険を付すこと（なお、

58　実際の鉄道輸送量のピークは輸送トンキロで1970年、輸送トン数では近代日本輸送史研究会・前掲（注55）526頁の表によると1964（昭和39）年である。

59　運輸省・前掲（注57）101頁。兼業の状況につき同73-75頁参照。

60　米は、統制品となる前から内国通運、その後身の国際通運によって運ばれ、赤線貨物引換証により販売業者は金融の便を得ていたという。福島敏行『通運五十年』（日本通運株式会社、1967）245-246頁参照。

61　日通・前掲（注２）805-806頁。⑷は自動車輸送の普及を背景に理解されるべきだろう。なお、小島孝「貨物引換証・倉庫証券・船荷証券」戸田修三ほか『総合判例研究叢書　商法⑼』97頁（有斐閣、1963）358頁も参照。

62　以下、各注の文献のほか、前掲（注２）読本16・105頁以下、同・読本17所収の各種貨物引換証整理規程参照。

63　後屋敷・前掲（注２）138頁以下、井上・前掲（注２）74頁以下参照。なお、全銀システムが発足するのは1973（昭和48）年４月９日である。

64　井上・前掲（注２）74頁以下、後屋敷・前掲（注２）159-162頁参照。約定書には担保として貨物又はその倉庫証券、貨物引換証若しくは船荷証券を交付する旨の定めがある。

日通の赤線引換証では日通が運送保険契約を荷主のために締結することとなっていた[65]、手形の支払がなされなかったときは、割引銀行は担保物件を処分するか又は振出人に交付した手形金相当額の償還を求めることができること等が約定されていた。もっとも、外為取引と比べれば信用状、添付書類を伴わない点でより簡素であった[66]。また、約定書では、割引依頼人が銀行に対して連帯保証人を立てるものとなっていた[67]。

⑵ 貨物引換証の発行

戦前の日通の加盟店には保証加盟店、普通加盟店があり[68]、前者は交計の取扱いが認められ、着扱店が保証加盟店であれば仮渡事故等につき日通による保証がある赤線引換証を発行できた。普通加盟店には交計の取扱いは認められず、保証のない普通引換証の発行のみが認められた[69]。貨物引換証の作成には日通の頒布する所定の用紙が用いられた[70]。高価品、生物、危険品など、一部の運送品については、貨物引換証の発行、赤線引換証の発行が禁じられていた[71]。なお、加盟店制度は1950（昭和25）年５月に廃止され、赤線引換証・普通引換証の区別も消滅した[72]。

貨物引換証発行の前提として、運送契約の成立と運送品の受取が必要であるという点に争いはないが[73]、商法には発行時期についての具体的な定めがなく、「受取」は間接占有の取得で足りるのか[74]、いつまでに発行すべきか等[75]、原則的な発行時期については疑問があったようである。船荷証券とは異なり、数通発行は行われなかった[76]。貨物引換証を発行したときは、日通の所管支部に発行報告書、着扱店に発行通知書を送付することになっていた[77]。また、貨物引換証発行後、５日経っても発送できないときは日通の所管支部と着扱店に報告すべきものとされていた[78]。

貨物引換証には法定記載事項のほか、堅固に包装され容易に内容を知ることができないものについては不知約款（「品名は荷送人の申出による」またはこれと同旨の文言）を記載し、裏面約款により内容の相違につき発扱店は免責されるものとした[79]。また、荷送人が着扱店を指定したときも、証券上に「着扱

---

65 詳細は後屋敷・前掲（注２）341-353頁。

66 井上・前掲（注２）69頁。当時の外国為替取引の大部分は信用状を伴っていたとされる。後藤篤夫『外国為替取引の法律問題』（文雅堂、1937）133頁以下参照。

67 （注64）の文献参照。

68 精確には1939（昭和14）年10月１日以降の体制である。日通・前掲（注２）365頁参照。

69 詳細は宮本・前掲（注２）50-58頁、66-74頁、後屋敷・前掲（注２）271-281、321-322頁。普通加盟店は取立計算により普通引換証のみの発行が認められていた。なお、駅ごとに免許されていたから、他店所在駅から発送する運送品について貨物引換証を発行することは認められていなかった。

70 後屋敷・前掲（注２）286-287頁。

71 宮本・前掲（注２）67-68頁、75-82頁、後屋敷・前掲（注２）40-44頁。

72 日通・前掲（注２）542頁。日通が運送保険を付す制度も加盟店制度と同時に廃止。なお、1946（昭和21）年、一般取扱貨物につき運送委託時に日通を代理店として運送保険契約を締結する仕組みが整えられた。日通･前掲（注２）527-528頁。

73 後屋敷・前掲（注２）36-38頁、44-45頁、中野・前掲（注２）336-337頁ほか。

74 中野・前掲（注２）336頁は倉庫寄託物等の間接占有の取得でも足りるとするが、井上・前掲（注２）115頁は直接占有の取得が必要とする。

75 着扱店到着後の貨物についても請求があれば発行すべきなのか議論があった。後屋敷・前掲（注２）37-38頁。戦後は明確化が図られた。前掲（注２）読本17・71-73頁。

76 後屋敷・前掲（注２）39-40頁、井上・前掲（注２）137-138頁。

77 宮本・前掲（注２）75頁、後屋敷・前掲（注２）296-299頁。

78 宮本・前掲（注２）75頁。

79 井上・前掲（注２）116-117頁、133頁、前掲（注２）読本16・54-55頁。後屋敷・前掲（注２）49頁は内容不明貨物については発行を拒絶できるとする。

店は荷送人指定」と記載し、当該着扱店による仮渡しについて発扱店が免責されるようにしていた[80]。

権利者の指定方法は、戦前の日通の引換証は指図式、戦後は選択無記名式であり[81]、一般にも、いずれかの方式により、指図式でも白地式裏書により譲渡することが多かったようである[82]。

⑶ 運送品の引渡しと貨物引換証の回収

運送品の引渡しは着扱店の店舗において行われる。発行通知書等を受け取った着扱店は、到着貨物引換証整理簿に貨物引換証の要項を記載しておき、貨物が到着すると発行通知書に記載された荷受人に着荷通知を行い、証券の呈示を受けて貨物を引渡す[83]。証券回収後は、整理簿に回収と貨物引渡しの記録をし、証券の処理、保管を行う[84]。赤線引換証を発行した発扱店が仮渡事故等の損害の填補を求めるときは、発行の日から６か月以内に、当該赤線引換証、損害の事実を証明する書類、損害額を証明する書類を添えて、損害金請求書を所管支部に提出することとなっていた[85]。保証渡しをするときに貨物の受取人に求める担保は、多くは現金又は支払保証のある小切手であったという[86]。

3　法学における議論

1⑵の状況を背景に、明治後期から昭和初期にかけては貨物引換証についての判例が多数現れた。ここで、当時の判例・学説を概観し（(1)）[87]、1、2を踏まえてその意義を考察する（(2)）。

⑴ 当時の判例・学説

ⓐ 荷為替取引

当時の判例は、割引荷為替における銀行の担保権の性質を原則としては動産質とし[88]、手形割引の法的性質は物品担保付の金銭消費貸借であるとしていた[89]。荷為替付き貨物の所有権は、特段の事情がない限り、買主が貨物引換証と引換えに代金の支払をして物品を受領するまでは売主が有する[90]。

ⓑ 発行と債権的効力（旧571条・572条）

下級審裁判例には、運送人は発行に際して証券の無効を惹起する原因がないか相当の調査をなす義務があるとしたものがあり、これは実務家も説くところである[91]。貨物引換証

---

80 宮本・前掲（注２）73頁、井上・前掲（注２）133頁、前掲（注２）読本16・55-58頁。

81 日通・前掲（注２）544頁。指図式証券は裏書の不備から取扱上支障が多かったという。

82 前掲（注２）読本16・39頁、井上・前掲（注２）58頁以下参照。

83 後屋敷・前掲（注２）305-306頁、井上・前掲（注２）142-143頁、149-163頁。発行通知書受領後10日経過しても貨物が到着しないときは発扱店に照会し日通所管支部に報告することとなっていた。後屋敷・前掲（注２）309-310頁。

84 宮本・前掲（注２）72、85-86頁、後屋敷・前掲（注２）306-308頁、井上・前掲（注２）167-168頁。表面に×を朱書きし、中央から２片に切断して「荷渡済」の判を押し、左辺は所管支部、右辺は着扱店で保管した。

85 詳細は宮本・前掲（注２）69、99頁、後屋敷・前掲（注２）324-329頁、前掲（注２）読本16・39-41頁。損害填補後、日通は着扱店に求償を行う。

86 井上・前掲（注２）171頁。

87 網羅的な引用はしない。判例は小町谷・前掲（注３）、大隅ほか・前掲（注３）、現在の学説について、債権的効力につき原秀六「貨物引換証の要因性と文言性」北沢正啓＝浜田道代編『商法の争点II』ジュリ増刊240頁（1993）、田邊光政『商法総則・商行為法〔第４版〕』（新世社、2016）295-298頁、物権的効力につき石井吉也「貨物引換証の物権的効力」北沢＝浜田・同書242頁（1993）参照。

88 大判明41・６・４民録14・658など。指図式証券の担保権設定のための裏書は、単純な裏書でよいと解された。大判昭７・10・８新聞3480・13。

89 大判明32・２・12民録５・１・４。現在ならば、おそらく手形の売買と解すべきことになろう。最判昭48・４・12金判373・６参照。

90 大判昭３・10・11民集７・903。

91 長崎地判大12・２・23新聞2158・17、井上・前掲（注２）104頁。

の要式証券性について、判例は当初厳格な立場をとったが[92]、後に船荷証券について記載事項の欠缺があっても証券の本質を害しない限り無効とはならないとする立場がとられ[93]、学説上はこの立場が貨物引換証にも妥当すべきものと解された[94]。貨物引換証裏面の約款、不知約款等（**2**(2)）は任意的記載事項として扱われ[95]、証券上に記載されている場合は証券所持人に対抗できると解された[96]。

判例は運送品の受取なく発行された貨物引換証（空券）は無効で、運送人は所持人に対し不法行為に基づき責任を負うとする[97]。品違いの事例は乏しく、不知約款の効力には倉荷証券上のその効力を制限的に解した判例が及ぶものと解された[98]。学説には周知のとおり、貨物引換証の要因性を重視して空券は無効で品違いの場合には運送人は受け取った運送品を引き渡せば足りるとする説と[99]、文言証券性を重視し、運送人は証券の記載通りに責任を負うとする説[100]の対立があった。

(c) 運送品の引渡し（旧584条）

判例は当初、証券の呈示がない場合は運送人に引渡拒絶義務があるとし、仮渡しも違法とした[101]。大正末期に仮渡しの特約の有効性を認め[102]、貨物の受取人との損害補償特約も有効とするに至った[103]。学説では、運送人が自己の危険で証券と引き換えずに引き渡すことは差し支えないと解するものが多数であった[104]。なお、着扱店と発扱店が別法人の場合も前者は後者の履行補助者にあたり[105]、大正末期以降の赤線引換証も証券所持人に対し直接運送契約上の責任を負うのは発扱店であることを前提としている。

(d) 物権的効力、運送品の処分（旧573条・575条）

空券で貨物の受取がない、あるいは仮渡しがなされ運送人が貨物の占有を失っている状況で、貨物引換証の物権的効力が問題となった例も少なくない[106]。判例は、証券の所持は運送品の間接占有と同一の効力を有すると解した[107]。また、運送品の処分は証券をもってする必要があるものの、現物につき善意取得が生じると善意取得者が優先することも明らかにされた[108]。物権的効力の理論構成につい

---

92 大判明39・9・20民録12・999、大判大5・7・4民録22・1314。大判明37・6・17民録10・852は、運送賃は前払なら記載不要とした。

93 大判昭7・5・13民集11・943、大判昭10・8・30民集14・1625ほか。

94 竹田省『商行為法』（弘文堂書房、第12版、1935）192-193頁、小町谷・前掲（注3）149頁など。井上・前掲（注2）118、130頁は慎重。

95 小町谷操三『商行為法論』（有斐閣、1943）336-337頁、竹田・前掲（注94）196-197頁、後屋敷・前掲（注2）100頁。

96 着扱店は荷送人の指定による旨の約款につき、長崎控判大15・7・2新聞2590・9、小町谷・前掲（注3）194頁。大判大9・2・20民録26・149は、逆に記載なき事項は対抗不可とする。不知約款につき後掲（注98）参照。

97 大判大2・7・28民録19・668、大判昭13・12・27民集17・2845ほか。

98 大判昭14・6・30民集18・729、井上・前掲（注2）136頁、小町谷・前掲（注3）206頁など。

99 例えば松本烝治『商行為法』（32版、中央大学、1929）241-242頁など。

100 代表的な説として竹田・前掲（注94）197-198頁、同「有因債権証券の証券的性質」同・前掲（注34）458頁〔初出：京都法学会雑誌大礼記念号（1915）〕。

101 大判明37・4・4民録10・399、大判大6・3・3刑録23・148。

102 大判大15・5・16民集5・688。

103 大判昭10・3・25民集14・389。船荷証券の保証渡しに関し大判昭10・3・25民集14・389も参照。

104 松本烝治「物権的有価証券と引換にせざる物品の引渡（保証渡）」『商法解釈の諸問題』331頁（有斐閣、1955）〔初出：法学新報35巻12号（1925）〕など。

105 井上・前掲（注）99-100頁。いわゆる到達地運送取扱人である。

106 前者の例として宇都宮地判明43・10・11新聞678・13、後者として大判大8・12・20民録25・1338など。

107 大判明41・6・4民録14・658、大判大4・5・14民録21・764など。

108 大判昭7・2・23民集11・148。

ては、独自の占有移転原因を認めたものとする絶対説[109]と証券の移転により運送品の間接占有が移転すると解する代表説[110]（相対説）が対置された。絶対説への支持は広まらなかったが、運送人が直接占有を失った場合の効力については、代表説に立ちつつ運送人が占有回復訴権を有する限りは有効とする見解が現れ両説は接近した[111]。

⑵ 文脈的位置づけ

学説の多くは比較法研究を論拠としているため実務の学説への影響は必ずしも明らかではないが、ここであえて、⑴の議論の当時の文脈における意義を検討する。

貨物引換証は流通しやすい方式で発行されたが、空券発行がおきやすい状況があり、証券の記載以外に証券の取得者が依拠できる情報は多くなかったと解される（**2**⑴⑵）。文言性を重視する説は（⑴⒝）、この状況下で証券の信頼性を高める一つの方策たりえたかもしれない。他方で、判例は空券を無効とし、実務上は空券発行の防止を図る対処がとられたので、遅くとも日通成立後は、空券発行は異例の事態になっていたと考えられる[112]。判例の立場は証券取得者にその有効性について注意を払うよう促す効果を有したはずで、その後の慣行の健全化の過程をみれば、証券の信頼性確保という観点からも一定の合理的があったのではないか。なお、正当な不知約款が付された場合は記載通りの責任を負わないことは論者も認めるところで[113]、証券の信頼性を高める方策としての文言責任強化には自ずと限界がある。

荷為替における銀行担保が動産質と解されていたことからすると（⑴⒜）、物権的効力理論（⑴⒟）は当時としては実際的な重要性を持つ理論だったのではないかと考えられる。質権の設定には占有の移転が必要だが（民法344条）、当時は、貨物引換証は存在するが運送人が運送品を占有していないことは必ずしも稀ではなかった。

仮渡し・保証渡しについての判例の変化（⑴⒞）は学説の批判を受けたものと解することもでき、実務の変化がどう影響したかは定かではない。ただ、この間に仮渡しへの対処が講じられ、取引の健全化が図られつつあったこと（**1**⑵⒞）は注目されよう[114]。

Ⅲ 船荷証券等への適用と限界

1 留意すべき点

⑴ 適用される規範

平成30年商法改正後の船荷証券の規定のうち[115]、761-764条は旧776条、国際海上物品運送法旧10条によって船荷証券に準用されてきた貨物引換証の規定（旧573-575・584条）をほぼそのまま現代語化したものであり、Ⅱ3の議論が妥当しうる基礎がある。

これに対し、757-760条は、ヘーグ・ヴィ

---

109 我妻栄『近代法における債権の優越的地位』（有斐閣、1953）128-129頁〔初出：法学志林30巻3号（1928）〕。

110 竹田・前掲（注94）203頁、同「引渡証券の物権的効力について」同・前掲（注34）509頁〔初出：京都法学会雑誌12巻8・9号（1917）〕524頁、松本・前掲（注99）239-240頁。

111 小町谷・前掲（注95）349頁など。

112 （注47）参照。

113 竹田・前掲（注100）486-489頁。

114 仮渡しが常態化していた当時と仮渡し事故防止策が図られた時期とでは、事件の性質、行為規範としての判例の持つ実際上の意義は異なっていた可能性があろう。

115 改正の概要は、松井＝大野・前掲（注1）115-127頁参照。国際海上物品運送契約に基づき発行される船荷証券にも適用される。国際海上物品運送法15条参照。

スビー・ルールズ[116]を国内法化した国際海上物品運送法旧6-9条に由来する規定である。文言証券性を定める760条は、1992（平成4）年の国際海上物品運送法改正以後は船荷証券の債権的効力に関する旧572条と同趣旨の規定と解されているものの[117]、表現はかなり異なっており、その前提となる757-759条のもとでの発行時期、荷送人の通告の位置づけは旧571条に比すれば明確である[118]。

さらに、貨物引換証の流通性は商法の規律のみによって確保されていたわけではなく、現代の手形・小切手と同様、実際に流通した貨物引換証については、独自の補完的な実務標準（統括会社による整理・保証とこれに伴う指導・監督。Ⅱ1⑵(c)、2）が存在していたことにも留意すべきだろう。

⑵ 実態の相違

取引実態の面でも船荷証券と必ずしも同一ではない。①貨物引換証の主な発行主体は当初は小運送店であり、船荷証券に比して正常でない扱いがなされやすい環境があった。②船荷証券では船積後に交付する実務が確立していると思われるが、貨物引換証は空券発行が生じやすい状況にあり法の規定も曖昧であった。また、③仮渡し、保証渡しは着扱店と受荷主の都合で行われ、銀行による規律づけは強く働かなかったものと推測される。現代の保証渡しでは、買主の銀行による保証状の差入れを求めるのがおそらく通常だろう。④そして②、③を前提として、運送人の貨物の占有の裏付けがない貨物引換証が広く存在しえた。これらの特殊事情から、証券の取扱の規律が弛緩した場合に生じうる弊が顕著に表れた。

荷為替については、⑤貨物引換証は比較的流通しやすい方式で発行され、他の添付書類はほぼなかったと考えられる点、⑥銀行の担保権は動産質であるという理解が一般的であった点は、現代のそれとやや異なる。⑤に関しては、貿易取引では、船荷証券、為替手形、貨物保険証券に加え、送り状、輸出先の規制や売買契約の内容に応じて原産地証明書、検査証明書等の船積書類を添付する必要があり[119]、手形の買取や買主の書類を受領するか否かの判断は船荷証券の記載のみに依拠して行われるわけではない。⑥についても、銀行の運送品に対する担保権は譲渡担保であるという理解が現在は一般的である[120]。

2 解釈の方向性

平成30年改正後の船荷証券等の規定は、適用される規範、法的構成、実態の相違を踏まえて解釈される必要があろう。商法760条に関しては、既に条約との相違は指摘されているが[121]、これに加え、旧572条と同じく約款の証券所持人への対抗の根拠規定と解しうるかも検討を要する[122]。不実記載責任と契約条項の対抗可能性は理論的には区別されるべき

---

116 1924年の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約（昭和32年条約21号。ヘーグ・ルールズ）を改正する1968年議定書（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ）及び1979年議定書（平成5年条約3号）。

117 例えば戸田修三＝中村真澄『注解国際海上物品運送法』（青林書院、1997）178頁以下、菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992）55頁以下の議論参照。

118 船荷証券の発行時期は、商法旧767条も「船積後遅滞なく」とする。

119 例えば輸出信用状につき石原伸志『貿易物流実務マニュアル〔増補改訂版〕』（成山堂、2015）83-84頁参照。

120 外国向為替手形約定書3条、信用状取引約定書3条に基づく。伊藤眞ほか編『債権・動産担保』（金融財政事情研究会、2010）751-752頁参照。

121 山下友信「船荷証券の記載の効力」同『商事法の研究』371頁（有斐閣、2015）382頁〔初出：海法会誌復刊36号（1992）〕、中村真澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』（成文堂、2013）182頁以下など参照。

問題であり[123]、後者については近時の約款法理との接合も課題となろう。前者については、船荷証券については、旧571条と異なり、発行に際して運送人が尽くすべき善管注意義務の内容や程度の手がかりとなる規定が一応存在し、発行、流通に関する実務も異なっているから、貨物引換証の議論をそのまま援用することが妥当とは考え難い[124]。

貨物引換証の規定がほぼそのまま維持されている事項に関しては、法理論としては今後も妥当すると考えてよいと思われる。貨物引換証の特殊事情は、取扱方法の規律が緩んだ場合の問題を顕在化させたにすぎないからである。もっとも、物権的効力理論の重要性は、担保の法的構成が譲渡担保となったことで、現在では低下している。譲渡担保の場合、引渡しは対抗要件であり（民法178条）、占有改定によって備えることができる。近時の判例を前提とすると[125]、この対抗要件を備えるのは、仮に証券不発行であったとしてもさほど難しくはないようにみえる。

Ⅳ　おわりに

本稿では近時の商法学説ではあまり顧みられることのなかった貨物引換証の実際を一応明らかにし（Ⅱ１、２）、貨物引換証をめぐる法理論が有していたと推測される意義は（Ⅱ３）、船荷証券について当然に妥当するものでは必ずしもないことは示せたと思う（Ⅲ）。これを踏まえ、船荷証券、商法改正によって新設された複合運送証、海上運送状の規律を具体的にどう解釈すべきかは、今後の検討課題である。このような海上運送書類と貨物引換証の最大の相違点は前者が国際的に広く利用される運送書類であるという点であり、その国際性と、電子化の動向を含む国際貿易における実際を踏まえて、検討を進めていきたいと考えている。

［本研究にはJSPS科研費JP16K03960、JP15K21089の助成を受けた。本研究の契機は、2013年12月に物流博物館にて通運関係の資料を閲覧させて頂いたことにある。ここに記して感謝申し上げる。］

---

[122] 松井＝大野・前掲（注１）122頁はこの点には無自覚にみえる。契約条項は事実に関する記載ではないから760条は意味をなさないと思われる。

[123] 英法では、条約を実施する1971年海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act 1971）及び1992年海上物品運送法（Carriage of Goods by Sea Act 1992）が規律する証券不実記載の問題と契約内容の問題は区別され、後者には一般の契約法の原則が適用される。Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*（4th edn, Sweet & Maxwell 2017）, paras 3-012–3-014. 正当な所持人との間では船荷証券が契約内容になるという効果は、*Leduc v Ward*（1880）20 QBD 475に基づく。ドイツ商法522、523、525条も、不実記載責任と契約条項の対抗可能性を区別している。

[124] 検討が不十分なため結論については判断を留保するが、方向性としては中村＝箱井・前掲（注121）198頁以下を妥当と考える。なお、この受領証としての側面は、証拠方法の制約がないとはいえ基本的には海上運送状（770条）にも妥当すると思われる。

[125] 最決平29・５・10民集71・５・789。船荷証券が元地回収されていた事案で、海貨業者が直接占有する輸入品につき輸入者から銀行への占有改定による対抗要件具備を認めた。もっともこれは事例決定で、射程は必ずしも明らかではない。

増田報告コメント

合田　浩之
東海大学海洋学部 教授

増田論文は、著者の意図した法学的考察とは別に、期せずして、それまであまり整理されることがなかった、日本の小運送についての貴重な産業史の描写にもなったと評者は判断する。評者は、その点についても大いに評価するところである。

小運送は、戸口から戸口まで（Door to Door）のサプライ・チェーンの両端の輸送の手配とその実行を意味する。現代の物流は、拠点間の輸送（大運送：鉄道や海運による輸送）にとどまらず、サプライ・チェーン全体の最適性を追求する事業活動となっている。著者が生き生きと描写した小運送の担い手である通運事業者が、貨物引換証の実務を差配していたという史実は、今日の日本の貿易実務や貿易書類のやりとりの真の担い手が、フォワーダーであることを想起すると、本論文はより味わい深い。

扨て、1873（明治６）年、三菱商会は米Pacific Mail Steamship Co.との内航沿岸輸送における競争手段として、荷主への荷為替金融を開始する。この時代、近代的な銀行業（ひいてはコーポレート・ファイナンス）、国内の鉄道ネットワーク、商法（いわゆる旧商法―商法（明治23年法律32号）―ということは企業自体も、企業により作成される近代的な財務諸表も）はいずれも日本国内に確立していなかったことは留意されるべきであろう。

郵便汽船三菱会社（三菱商会の海運部門を1875［明治８］年改称、日本郵船株式会社の直接の前身となる。）は、1860（明治13）年この業務を三菱為換店[1]に分離する。三菱為換店は、日本郵船株式会社の設立（1865［明治18］年）で、三菱が海運事業を手放した際、廃業され、その従業員と業務の多くは三菱が経営する第百十九国立銀行（1875［明治28］年に三菱合資会社銀行部となる。）に承継された。ここに荷為替金融からコーポレート・ファイナンスへという発展が看取できる。裏を返せば、荷為替金融とは、コーポ―レート・ファイナンスを補完する動産担保融資の一形態であり、増田論文が問題にした貨物引換証とは、動産担保融資のための道具である。

著者は、「海上運送書類」について「電子化の動向を含む国際貿易における実際を踏まえて、検討を進めていきたい」と今後の研究の抱負を述べられた。このことについて評者は少し愚考を述べようと思う。

近年、日本でもAsset Based Lending（動産担保融資）が普及し、物流事業者が金融業務に関与する事例も散見されるようになった。その普及の背景には、日本のコーポ―レート・ファイナンスの実務（不動産担保への過度の依存・経営者本人への連帯保証要求）へ

[1] 同社の倉庫部門を1887（明治20）年に承継して開業したのが有限責任東京倉庫会社（1918［大正７］年に現商号の三菱倉庫株式会社に改称）である。

の限界感があったことは留意されるべきであろう。

物流事業者は、Asset Based Lendingの実務において、担保物を倉庫や車両で直接占有している。担保物の倉庫への入庫、庫内での管理、倉庫からの出庫といったアクティビティはIT機器に依り物流事業者（担保権設定者と債権者からみて独立の第三者）によって管理される。物流管理のシステムは、担保権設定者（物流事業者から見ての荷主）の会計システムと連動される。在庫品の入庫は、集合物としての動産担保に在庫品が加わることを意味し、在庫品の出庫は、担保物が代金請求権に変態（めたもるふぉーぜ）することを意味する。この変態（めたもるふぉーぜ）に呼応して、荷主の貸借対照表を変動させる仕訳処理が電子的になされる。

IT機器に依る担保物の物流管理の中には、RFID（ICタグ）を担保物に添付するという手法がなされていることが少なくなく、その場合のRFIDとは、集合物としての個々の担保物にそれぞれ明認を施して、１つ１つの動静を管理している（これは、過去においては実務上､現実的ではないと考えられてきた！）とも評価できる。評者は、集合物譲渡担保に関する最判昭和62年11月10日（民集41巻８号1559頁）も、このような物流管理技術の革新（個々の担保物について、集合物の一体性を議論する必要性がなくなる技術の出現）を踏まえて、再解釈するべきであると考える（このことは別に論じる。）。

海上運送における運送書類の電子化は、その基盤となる技術がブロック・チェーンであれ、これまでの既存技術であれ、運送品処分権の移転順序を忠実に電磁的に記録することや、単なるペーパーレスによる書類の作製・保存・処理費用の削減に終わるのであれば、法学的に改めての議論をする実益があるのだろうか。評者が愚考するに、電子化された運送書類が荷為替取引や、運送品を対象とする動産担保金融にどのような道具として活用されるのか、あるいは活用され得るのか、ということが著者により考察されると、その研究が産業界に貢献するところは大きいと信じる。評者は改めて著者を大いに期待するところである。