

約自体によらず、貨物引換証の定めるところによる(商法第572条、文言的または証券的有価証券と呼ばれるゆえん)。証券の所持人は、荷送人その他の承継者から運送契約上の権利を譲り受けたものであるが、原則として運送契約自体の内容を知りたくないから、有価証券としての貨物引換証を認めてこれを流通におく以上、この効力を認めることは証券の流通保護の必要上当然の帰結である。

(2) 運送人と運送契約の相手方たる荷送人との関係は、運送契約の定めるところによる。貨物引換証と当初の運送契約とが相違するときは、両当事者は証券記載に反する事実を立証してその記載の効力を否定し得る(判例)。貨物引換証が発行された場合には、運送人と荷送人間の運送契約関係のほかに、運送人と証券所持人間の運送契約関係を生ずることになる。

(3) この効力は証券の流通保護のため認められたものであるから、証券の所持人が証券の取得に当って、証券の記載が事実と相違することを知っている場合には認められない。知っているか否かの立証責任は運送人にある。

(4) 貨物引換証は運送人が運送品を受取ったのちに発行するものであるが、運送品の受取がないとき(いわゆる空券)および受取った運送品が証券記載のものと相違する場合に、これをいかに解するかについては学説が分れている。証券の記載にしたがった運送品引渡義務、または引渡し得ない場合は債務不履行による損害賠償責任があるとする説と、運送品の受取がない場合には引渡す義務なく、実際の運送品と証券記載の物品とが異なる場合には、受取った運送品をそのまま引渡せば足る、とする説とが対立している。思うに貨物引換証の象徴する運送人の所持人に対する運送品引渡の義務は、運送品の受取によって生じたもので、貨物引換証の発行によって生じた単純な給付の義務ではないから、運送品の受取がなければこれを引渡す義務なく、証券記載と異なる場合にも現実に受取った運送品を渡せばよい。判例もこの立場をとっている。ただし運送人に空発行または証券の記載について、故意または過失があるならば、不法行為上の責任を負わなければならない。国鉄発行の貨物引換証には証券面に「託送荷物でその品名、数量等が貨物運送状に記載のものとは異なる場合は、このために生ずる損害について、国鉄はその責を負いません」と注意的に記載してある。

(5) 貨物引換証は文言的有価証券であるといっても、貨物引換証上の権利は、なお証券の記載上特定の運送契約上の債権たる性質を失うものではないから、その運命は運送契約一般の運命にしたがうべく、したがって不可抗力による運送品の滅失、運送債権としての1年の短期時効の抗弁等を、運送人が主張することを妨げるものではない。

(6) 貨物引換証は受戻証券であるが、運送人が自己の危険において、証券と引換でなく運送品を返還する(仮渡ないし保証券)ことを妨げない。この場合にもしも証券の所持人が受取人でなく、これに対して損害を生ぜしめたときは損害賠償責任を負うことがあるのみならず、刑法上背任罪を構成することがある。引換証を紛失した場合には、民事訴訟法の公示催告手続により、除権判決を受けたのち証券上の権利を行使し得るはもちろん、商法の規定により、公示催告申立中に担保を供して証券の趣旨にしたがい、運送人に履行を請求することもできる(商法第518条)、さらに鉄道運送については鉄道運輸規程は特例を設け、貨物引換証の紛失等により、これと引換に貨物の引渡を請求し得ないときは、引渡請求者がその権利を証明し、または相当の担保を供したときにかぎり、鉄道に貨物の引渡を請求することができることになっている(第70条)。この場合には法が認め

ているのであるから、もちろん背任罪は成立しない。

5 貨物引換証の交付を受けた荷送人が、これを引換証に記載された荷受人に引渡したとき、貨物引換証の所持人がこれを他人に裏書交付したとき、等にはその引渡は運送品自体の引渡と同一の効力を有する(商法第575条)。これを物権的効力という。運送品の処分をめぐるの、関係当事者間に関する効力というのである。

運送人は引換証所持人のために運送品を間接占有している状態にある。したがって引換証所持人が証券を他人に譲渡した場合には、この間接占有権が移転するものとして、現物の引渡と同一の効果を生ぜしめるために法律が認めた効力であって、この効力があるために、商人は荷為替の方法によって資金の調達をなし得るのである。

(1) 物権的効力が発生するためには、この証券が証券自体の記載により、当該物品を受領する権限ありと認めうる者(たとえば被裏書人)に交付されることを要する。運送品の所有権を移動するとともに、貨物引換証を引渡すときは運送品の引渡ありと同様、その所有権譲渡をもって第三者に対抗することを得るにいたり、また質権設定のために証券を引渡すときは、有効に質権が成立するのである。

(2) 運送品が滅失したり、運送品自体が証券によらずして処分されたり、盗まれた運送品が第三者に譲渡されたりして、善意取得者が所有権を取得した場合には、占有の基礎たる物そのものが運送人の手中に存しないのであるから、物権的効力を生ずる余地がない。しかし運送品の存在しない場合にも、この証券の譲渡は無効ではない。けだし証券の債権的効力による損害賠償請求権があるからである。

(3) 貨物引換証が物権的効力を有することの結果として、貨物引換証を作成したときは運送品に関する処分は貨物引換証をもってするのなければ、これをなすことを得ない(商法第573条)。

6 国鉄における貨物引換証の様式および発行等はつぎのとおりである。

(1) 様式

別掲のとおりであって、偽造・変造を防止するため、インキ消で消える印刷インキをもって乗車券と同様の地紋を付けてある。番号は01から50までとし、裏面の左端に「表記の荷物は受取りました。昭和 年 月 日(住所氏名)」と印刷してある。なお国鉄と私鉄と連絡運輸をする場合の様式は国鉄所定のものに準ずる。

(2) 証券発行の区分

国鉄では貨物引換証は鉄道、自動車線ならびに青森・函館間航路以外の航路を運送する場合、およびこれらの区間と青森・函館間航路とを通して運送する場合に発行し、青森・函館間航路のみを運送する場合には船荷証券を発行することになっている。商法の規定によれば陸上または湖川・港湾の運送においては貨物引換証を、海上運送においては船荷証券を発行することになっているが、運送制度の発達した今日では、この規定だけでは実情に即しない点があるので、鉄道営業法(第18条の3)は、鉄道船舶通し運送規則(鉄道通信省令)で定める航路と鉄道とを通して運送する場合には、荷送人の請求により全運送に対して貨物引換証の交付を要する旨規定している。国鉄が経営する航路のうち青森・函館間以外の航路は、運輸大臣の指定により平水航路となっており、商法(第569条)にいう港湾に属し、同法の適用については陸上と同様に扱われるから、国鉄ではこれらの法令の規定にもとづいて旅客および荷物運送規則ならびに貨