

論 説

船荷証券による運送品の特定と 「運送品の種類」の記載 —船荷証券債権的効力論序説—

箱 井 崇 史

- I はじめに
 - 1 問題の提起
 - 2 本稿の検討対象
- II 船荷証券法における運送品の特定と法定記載事項
 - 1 証券記載による運送品特定のしくみ
 - 2 船荷証券法の法定記載事項と「個性の記載」
 - (1) 船荷証券法の法定記載事項
 - (2) 個性の記載に関する統一条約と国際海上物品運送法の比較
- III 「運送品の種類」の記載の意義
 - 1 わが国の学説
 - (1) 船荷証券の要式証券性と運送品の種類の記載
 - (2) 統一条約との相違の理解
 - 2 学説の検討
 - (1) 船荷証券による運送品特定の特徴
 - (2) 「運送品の種類」の記載の運送品識別機能
 - (3) 法定記載事項としての「運送品の種類」
- IV おわりに

I はじめに

1 問題の提起

船荷証券に関する諸問題には、海商法の難問といわれ、古くから論じられてきている問題がいくつか存在している。その中でも、船荷証券の記載とその効力に関してはとくに議論が多く、現在なお解決をみない問題が残

されている。たとえば、船荷証券（および貨物引換証）のいわゆる債権的効力の議論の中心として好んで論じられた文言性と要因性の理解をめぐる一連の議論がある。また、船荷証券上に付される留保については、不知約款の効力、無留保船荷証券の発行を受けるための補償状の効力などについて個別的に論じられてきている。さらに、船荷証券の不実記載責任については、要因性と文言性の理解と関連づけながら論じる伝統的な議論が批判され、新たな方向性が模索されているほか、いわゆるヴィスピー・ルールを摂取した国際海上物品運送法9条の改正を契機として、今日的な問題としても取り上げられている。

このような船荷証券の記載の効力、不実記載責任などが問題となる場合、その対象となっている記載の多くは運送品に関するものである。いうまでもなく、船荷証券は運送品の引渡請求権を表章する有価証券であるから、船荷証券に対応する一定の運送品が現実中存在し、証券上の記載により当該運送品が特定されていなければならない。ところが、そのための記載は手形や小切手に券面額が記載されるというような単純なものではない。手形や小切手が抽象的な金銭債権を表章しているのに対して、船荷証券は具体的な運送品の引渡請求権を表章しており、ここで運送品となりうる物品は無限ともいいうる多様性をもっているからである。それゆえ、紙

(1) これまでの議論の概要については、落合誠一「物品証券不実記載発行者の損害賠償責任」運送法の課題と展開（弘文堂・1994年）197頁〔初出1985年〕、藤原雄三「貨物引換証の債権的効力」長谷川雄一教授還暦記念・有因証券法の研究（成文堂・1989年）135頁を参照。文献はきわめて多数にのぼり、ここに列挙することはしないが、主要文献について落合論文200頁注2を参照。また、同論文以降のものとして、岡田豊基「運送取引」法学教室216号（1998年）415頁、浅木慎一「貨物引換証の債権的効力に関する掌論」平出慶道先生・高窪利一先生古稀記念・現代企業金融法の課題（上）（新山社・2001年）27頁がある。

(2) 落合・前掲（注1）論文248頁以下。

(3) 国際海上物品運送法改正後の船荷証券の記載に関する文献として、山下友信「船荷証券の記載の効力」海法会誌復刊36号（勁草書房・1992年）33頁、永井和之「船荷証券の有価証券としての性質」高窪利一先生還暦記念・現代企業法の理論と実務（経済法令研究会・1993年）650頁がある。

片たる証券の記載により一定の物品を特定することは容易でなく、このことは運送品引渡請求権の内容自体の特定が単純でないことを意味している。とはいえ船荷証券が船荷証券として機能するためには、運送品と証券とを証券の記載において結びつける対応関係が証券上に示されていなければならないのであるから、これをいかに実現するか、換言すれば、運送品引渡請求権の内容をいかに特定するかについて、適当な技術的基準が存在しているはずであろう。そして、この基準によって、船荷証券と運送品との対応関係が判断され、すなわち証券の有効性が判断され、また、運送人が荷送人から受領した運送品と荷受人に引き渡される運送品の一致が判断されることになる。このように、いかなる記載により、いかにして運送品の同一性 (identity) を識別し、これを特定するかの基準は、船荷証券の有効性および運送債務の履行による消滅についての判断基準であり、船荷証券法において最も基本的な事柄の一つであるといえよう。実際の船荷証券には運送品に関する多様な記載がなされているが、そのうちいくつかの事項は船荷証券法により法定記載事項とされている。船荷証券法は運送品の特定方法を考慮しつつ一定の記載事項を法定したものと推測できるが、運送品に関する記載事項を運送品の識別機能の点からみた場合、たとえば運送品の種類、運送品の記号、運送品の数量等といった法定の記載事項（国際海上物品運送法）についてみても、それぞれの性質の相違から、各記載事項の識別機能には相当の差異があるように思われる。こうした各記載事項の性質による差異は、船荷証券の成立要件のみならず、証券の記載の効果を論じるうえでも、何らかの影響を及ぼすことにはならないのであろうか。

ところで、これまで船荷証券の運送品に関する記載の効力等が論じられる場合、こうした点については十分な関心が払われてきていないように思われる。教科書・体系書等では、船荷証券の各記載事項は船荷証券の作成・発行に関連して説明されることが多いが、記載事項そのものを扱った個別の研究はきわめて少ない⁽⁴⁾。他方、記載の効果は記載事項そのものに関

する叙述とは別個に扱われるのが通常である。こちらは船荷証券のいわゆる債権的効力の議論として相当の蓄積があるが、そこでも対象となる記載事項ごとの、性質に応じた記載の効力という形では論じられていない⁽⁵⁾、さらに両者の関係についてはほとんど論じられてきていない。しかし、前述したように、運送品の特定のために必要となる記載の基準は、船荷証券の有効性の判断にかかわると同時に、船荷証券の記載に従った運送品引渡しの有無の判断にもかかわる重要なものであって、卑見によれば、この特定基準の理解と、そのための個々の記載事項の運送品識別機能に関する分析は、記載の効力等の個別的な問題を論じる前提としても有益なものと思われる。すなわち、この基準を基礎として、これとの関係において個別的問題を再構成することができれば、それら問題相互の理論的連関をより明確なものとする可能性があるように思う⁽⁶⁾。

2 本稿の検討対象

以上に述べた問題意識において、筆者は船荷証券の各記載事項の性質を運送品の特定機能を中心として分析したうえで、いわゆる船荷証券の債権的効力に関わる諸問題を再検討してみたいと考えている。本稿では、その最初の一步にすぎないが、船荷証券法が前提としているであろう運送品の

(4) 比較的近時のものとして、大崎正瑠「船荷証券の発行と交付」横浜市立大学論叢第36巻社会科学系列1号61頁、栗田和彦「船荷証券の記載事項」岩本先生傘寿記念・商法における表見法理(中央経済社・1996年)227頁がある。

(5) いわゆる「空券」と「品違い」を区別する「二元説(折衷説)」は、記載事項の相違を意識しているかにもみえる。しかし、これはもっぱら品違いの場合の要因性の問題を解決する目的で運送品の受領の有無に着目する区別であって、品違いについて「運送品の種類」の記載の性質を正面から問題とするものではない(二元説につき、戸田修三・海商法〔新訂5版〕(文真堂・1990年)207頁を参照)。

(6) これまでこの領域の諸問題の要として位置づけられてきた要因性と文言性に関する伝統的議論を離れて個別的問題にアプローチする場合、今後、各問題間の理論的連関をいかに確保するか、あるいはこれを省いてもよいのかという点も問題となるのではないだろうか。

特定方法とはいかなるものかについて考察してみたい。前述したように、具体的な運送品の同一性を証券の記載として識別するためには、そのための「基準」が確立されていなければならない、これは船荷証券法の重要関心事であろうと考えるからである。そこでまず、1924年の船荷証券統一条約（以下、統一条約という）およびその国内法である国際海上物品運送法を対象として、船荷証券法の法定記載事項を検討することにより、この「基準」の概略を考えてみたい（II）。次いで、条約と国際海上物品運送法とで異なった扱いをしている「運送品の種類」の記載について、とりわけ運送品識別機能の点からその意義を検討することにする（III）。

個々の記載事項の性質と記載の効力に関する分析、さらに個別の問題に関する本稿を前提とした検討は続稿において順次公表する予定である。

II 船荷証券法における運送品の特定と法定記載事項

1 証券記載による運送品特定のしくみ

船荷証券の受取証（receipt; reçu）としての機能は船荷証券の主要な機能の一つであるが、そのためには船荷証券上に、運送人が荷送人から受け取った運送品の同一性を識別し、当該記載において運送品を特定するための記載がなくてはならない。それゆえ、船荷証券の運送品に関するいずれかの記載には、こうした運送品特定の機能が期待されているものといえよう。ここで運送品となりうる物品はおよそ無限ともいいうる多様性を有していることから、具体的な運送品の同一性を紙片たる証券の記載として明らかにする技術そのものがまず問題となるはずである。

船荷証券の記載による運送品特定のしくみについては、これまでも教科書等によって船荷証券の各種の記載事項を扱うなかで触れられてきている。これらを見ると、一般に運送品はその「個性」と「数量」が明らかにされることにより、証券の記載としてその同一性が識別されるものと考えられているようである。⁽⁷⁾ まず、一定の運送品を要素とする集合において、

特定の運送品の個性が明らかになれば、個性を共通にする運送品と個性を異にする運送品とが区別される。次いで、数量が明らかになれば、仮に個性を共通にする同種の運送品が当該証券記載の数量以上あっても、証券の⁽⁸⁾対象となる運送品の量的範囲が確定される。それによって運送品の同一性が識別され、証券に対応する運送品が特定されることになる。実際の運送品の種類や形状が多様であるとしても、一般的には、このように運送品の「個性の記載」と「数量の記載」によって運送品が特定されると理解してよいであろう（以下、「個性の記載」、「数量の記載」とはこの意味で用いる）。

さて、このように船荷証券上になされる運送品の個性の記載と数量の記載によって証券の対象となる運送品が特定されると考えると、これらの記載にいかなる記載事項が含まれるているのかが問題となる。このうち数量の記載については、その性質上、含まれる記載事項の種類は法定記載事項⁽⁹⁾の規定文言において比較的明確であると思われ、以下では個性の記載につ

(7) これらの用語、とくに「個性」については必ずしも明確な統一的概念として用いられているわけではないが、運送品の同一性が個性と数量により定まると述べるか、要式証券性との関係でこれを前提とした記述をするものが多い（小町谷操三・海商法要義中巻一（岩波書店・1936年）147頁以下、田中誠二・海商法詳論〔増補3版〕（勁草書房・1985年）380、388頁、戸田・前掲書〔注5〕193頁以下、重田ほか・海商法（青林書院・1994年）194頁〔伊藤敦司執筆〕など。大判昭和12年12月11日民集16巻23号1793頁。なお、西島弥太郎・海商法要論（弘文堂書房・1931年）31頁は、「運送品自体の内部的説明として先ず種類によりて貨物の性質を明かにし、数量によりて其の範囲が特定せられ、更に外部的には他の貨物との差別を明かにするために記号を附するのである」とされる。）。もっとも、小町谷博士が、数量の記載が複数なされることにより運送品の「個性」が明瞭になると述べられる（統一船荷証券法論（勁草書房・1958年）105頁）など、「個性」の語はしばしば「同一性」と同義でも用いられている。

(8) 個性の特定と数量の特定がこの順序でなされることにより運送品は特定される。詳細は続稿にて論じるが、ここにも個性の記載と数量の記載の運送品識別機能における性質の相違が現れている。個性の特定が困難な場合は証券と運送品の対応関係は認めえないが、数量の記載に実際の運送品との不一致があっても、記載の範囲での一致（過小記載の場合）または実在する範囲での一致（過大記載の場合）のように部分的な一致を考慮することができる。

(9) 統一条約、国際海上物品運送法、商法はいずれも、重量・容積・個数を挙げて

いて、その具体的内容のみをみることにしたい。前述したように、船荷証券は手形のような抽象的な金銭債権を表章する有価証券ではなく、具体的な運送品の引渡請求権を表章する有価証券であり、その対象たる運送品の多様性によって同一性識別のための記載が問題となるが、これは主として運送品の個性の記載にかかわるものだからである。

2 船荷証券法の法定記載事項と「個性の記載」

(1) 船荷証券法の法定記載事項

本稿では、統一条約およびその国内法である国際海上物品運送法を対象に検討するが、後者については商法の規定が参考にされていることから、商法を含めて、まず法定の記載事項を確認しておきたい。

①統一条約の記載事項

統一条約は、運送品に関する記載事項として、「物品の識別のため必要な主要記号で物品の積込開始前に荷送人が書面で通告したもの (Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence…)」(3条3項(a))、「荷送人が書面で通告した包若しくは個品の数、容積又は重量 (Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur.)」(同(b)) および「外部から認められる物品の状態 (L'état et le conditionnement apparent des marchandises.)」(同(c)) を掲げている (訳語は公定訳)。このうち「外部から認められる物品の状態」は、運送品の同一性の識別に関する記載とは区別される。前二者は荷送人の書面の通告に基づいて記載されるべきことが求められているが (3条3項(a), (b))、後者は運送人がみずから記載すべきものである。したがって、運送品の識別のための記載事項については、運送品の個性に関する記載事項として「主

いる (次項2(1)を参照)。これらの記載事項相互間の関係は別問題として、ここでは触れない。

要記号」を、また数量に関する記載事項として「包若しくは個品の数、容積又は重量」を法定していることになる。

なお、荷送人による書面の通告が、自己が受け取った物品を正確に表示していないと疑うべき正当な理由があるとき、またはその正確性を確認する適当な方法がないときは、運送人はこれらを船荷証券に記載することを要しない(3条3項)。また、荷送人は書面による通告の正確性について運送人に対する担保責任を負っている(3条5項)。

②国際海上物品運送法の記載事項

国際海上物品運送法は、運送品に関する記載事項として、「運送品の種類」(7条1項1号)、「運送品の容積若しくは重量又は包み若しくは個品の数及び運送品の記号」(同2号)および「外部から認められる運送品の状態」(同3号)を掲げている。このうち前二者が運送品の同一性の識別のための記載であり、これらの記載は荷送人の書面の通告に基づいてなすべきものとされている(8条1項)。これに対して、「外部から認められる運送品の状態」の記載は、条約について述べたように、運送品の同一性識別のための記載ではなく、荷送人の通告によらず運送人みずからが記載すべきものである。したがって、運送品の識別のための記載事項については、運送品の個性に関する記載事項として「運送品の種類」および「運送品の記号」を、また数量に関する記載事項として「運送品の容積若しくは重量又は包み若しくは個品の数」を法定していることになる。

なお、荷送人による書面の通告があっても、その通告が正確でないと信ずべき正当な理由がある場合、または、その正確性を確認する適当な方法がない場合には、運送人は通告通りに記載する義務を負わない(8条2項1文)。また、運送品の記号について、航海の終了の時まで判読に堪える表示がされていない場合も同様である(同2文)。荷送人は、運送人に対して通告の正確性につき担保責任を負っている(同条3項)。

(10) 田中誠二=吉田昂・コンメンタール国際海上物品運送法(勁草書房・1964年)136頁、田中(誠)・前掲書(注7)380頁、383頁

③商法の記載事項

わが国商法が運送品に関する記載事項として規定しているのは、「運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ其荷造ノ種類、箇數並ニ記号」である（商法769条3号）。したがって、運送品の識別のための記載事項は、個性に関する記載事項として「運送品ノ種類」、「荷造ノ種類」および「記号」を、⁽¹¹⁾また数量に関する記載事項として「重量若クハ容積」および「箇數」を法定していることになる。⁽¹²⁾

(2) 個性の記載に関する統一条約と国際海上物品運送法の比較

個性の記載に関する両者の法定記載事項を比較してみると、両者に共通するのは「運送品の（主要）記号」であり、これに対して「運送品の種類」は、国際海上物品運送法においては記載事項とされながら、統一条約では記載事項とされていない。統一条約は、個性の記載としては「主要記号」のみを法定記載事項としているが、この主要記号は、物品の同一性を識別するために必要な主要記号であることを求め、また、この表示は航海の終了の時まで判読に堪えるよう明瞭になすべきことを求める配慮をしている（3条3項(a)）。個性に関する唯一の記載事項がこうした表現で法定記載事項とされたことから、運送品の個性に関する同一性について、統一条約は主として運送品の主要記号による識別を考えているものと一応推測できるのではないかと。少なくとも、運送品の特定に関してこれを特に重視しているとみることができよう。たしかに、「識別のため必要な主要

(11) たしかに、荷造の種類（荷姿）に一定の識別機能を認めることは可能であろうが、識別機能に大きな限界があることは自明であるし、また、今日的意義は少ないように思う。いずれにせよ、統一条約にも国際海上物品運送法にも採用されていないから、本稿での検討対象とはしない。

(12) 船舶名の記載（商法769条1号）も「運送品の存在、従ってその同一性の表現として役立つ」との指摘がある（西島・前掲書(注7)234頁）。しかし、これは運送品そのものの個性とはいえず、ここでいう識別・特定機能とはやや異なるレベルにおけるものであるし、とくに簡品運送の場合にはその意義をほとんど認めえないのであって、本稿での検討対象とはしない。

記号」が運送品上に表示され、かつ、船荷証券上に記載されれば、この要件からして、個性における運送品の識別は可能である。

これに対して、国際海上物品運送法の規定形式からは、こうした趣旨を推測することは難しい。統一条約とは異なり、国際海上物品運送法は運送品の種類を法定記載事項として加えている。また、運送品の記号についても、たんに「記号」としているにすぎず、統一条約にある「物品の識別のため必要な主要(記号)」との付加文言が削られている。さらに、運送品上の記号の表示が航海の終了まで判読に堪えるよう明瞭に表示されるべきことも、これを直接に求めるのではなく、このような表示がなされていない場合には運送人が荷送人の通告通りに記載をする義務を負わないという形で、法定記載事項とは別に規定されている(国際海運8条2項2文)。そこで、国際海上物品運送法が運送品の記号に加えて運送品の種類を法定記載事項に含めていることの意味が問題となる。統一条約が法定記載事項としていない運送品の種類を国際海上物品運送法が法定記載事項とすることにより、運送品の特定に関する原則、とりわけ運送品の識別と法定記載事項との関係について、両者に何らかの実質的な差異が生じていないかを確認する必要があるであろう。次章IIIでは、わが国の学説の理解を概観したうえで、統一条約の示すこの原則と、これを前提にした運送品の種類の記載の意義を検討してみたい。

III 「運送品の種類」の記載の意義

1 わが国の学説

(1) 船荷証券の要式証券性と運送品の種類の記載

船荷証券は記載事項が法定された要式証券であり、かつての判例・学説はこれを厳格に解して、法定記載事項の欠缺は直ちに証券の無効を招来するものと考えていた。⁽¹³⁾しかし、後の判例・学説はこれを改め、現在では船荷証券を緩やかな要式証券と理解している。すなわち、法定の記載事項は

船荷証券に通常必要な事項を列挙したものにすぎず、その欠缺があっても船荷証券の本質を害しない場合にはなお証券は有効であるとする。⁽¹⁴⁾

もともと、このように船荷証券を緩やかな要式証券であるとみても、運送契約の対象となる運送品に関する記載は船荷証券として本質的な事項であるから、運送品に関してなら記載のない船荷証券というものはありえず、これを欠く証券が無効であることは当然である。問題は、運送品に関する記載が必要であるとして、いかなる事項が、いかなる程度まで記載されていれば足りるかの点にある。ここで検討している運送品の種類の記載については、これは運送品の同一性識別のための重要な記載であるとの認識から、商法についても国際海上物品運送法についても、学説はこれを絶対的記載事項であると解している。⁽¹⁵⁾ また、記載の程度については、運送品はそもそも多様であり、固体・液体・気体などの性質すら異なるから、必要となる記載は個々の運送品について一定せず、運送品の種類・性質に応じて商慣習によって定まるものと指摘されている。⁽¹⁶⁾

学説はこのように船荷証券が有効であるためには運送品を特定するための最低限の記載が必要であるというのであるから、その判断のためにも何

(13) 市村富久・海商法論後編（巖松堂書店・1916年）330頁、松波仁一郎・海商法425頁（早稲田大学高田図書館蔵書・刊行年不明）、寺尾元彦・商法原理第5巻海商法〔第5版〕（巖松堂書店・1931年）410頁、大判明治39年6月20日民録12輯1002頁（貨物引換証の事件）ほか。なお、法定記載事項全部の記載を原則としながら、支払済運送貨につき例外的に記載を不要とするものとして、大判明治35年11月12日民録8輯10巻90頁（貨物引換証の事件）などがある。詳細につき、栗田・前掲（注4）論文229頁以下を参照。

(14) 大判昭和7年5月13日民集11巻10号943頁など。現在、学説上も異論をみない。

(15) 小町谷・前掲（注7）船荷証券法論115頁注釈、344頁、石井照久・海商法（有斐閣・1964年）285頁、戸田修三＝中村眞澄編・注解国際海上物品運送法（青林書院・1997）156頁（重田晴生執筆）、栗田・前掲論文（注4）246頁、江頭憲治郎・商取引法〔第3版〕（弘文堂・2002年）266頁注7など

(16) 小町谷・前掲（注7）要義136頁、同・前掲（注7）船荷証券法論334頁、谷川久「国際海上物品運送法について（4）」財経詳報105号814頁など。大判昭和10年8月30日民集14巻18号1625頁。

らかの特定基準の存在を理論的前提として意識しているものとみることが出来る。しかし、絶対的記載事項であると解されている運送品の種類について、とくに最低限必要な記載とは何かを明快に論じるものはみあたらず、結局は、その一般的な種類が記載されていれば足りるとみるのであろう。⁽¹⁷⁾ 学説は運送品の種類の記載を運送品の同一性を識別するための重要な記載であるとしているのであるから、いかなる記載が船荷証券に必要最低限の記載であるか、すなわち、いかなる記載が運送品の特定基準をクリアし、換言すれば同一性の識別を可能にする記載であるかについて説明を要するよう⁽¹⁸⁾に思われる。

(2) 統一条約との相違の理解

統一条約は運送品の主要記号を法定記載事項としながら、一方、運送品の種類を法定記載事項としておらず、この点で国際海上物品運送法との形式的な相違が存在する。いうまでもなく国際海上物品運送法は統一条約を摂取した国内法であり、規定形式における相当の相違にもかかわらず、内容においては一般に両者に実質的な差異はないものと解⁽¹⁹⁾されている。ま

(17) 必要な記載は運送品の種類により異なるとの理解から、商法769条3号の記載事項について、運送品の個性と数量を知りうる程度の記載があれば足りるとの説明がなされてきた(小町谷・前掲(注7)要義148頁、戸田・前掲書(注5)193頁)。船荷証券には運送品の仕様の詳細が記載されるわけではなく、これを絶対的記載事項とみる通説の立場をとっても、おそらく一般的な種類の記載があれば船荷証券は有効とみるのであろう。なお、ハンブルグ・ルール用語例「一般的種類」については後にふれる。

(18) 石井・前掲書(注15)285頁は、「『運送品の種類』は、運送の対象を明確にするため絶対に必要であり、その記載は運送品を個別化しうるに足りる記載を要するとともに、それをもって足りる」とされるが、ここにいう個別化しうるに足りる記載が一般的な種類を超えるものか、また、この記載による個別化の意味については明らかにされていない。小町谷・前掲(注7)船荷証券法論115頁注(2)も、この記載を要することはいうまでもないとして、「蓋し、その記載がなければ、運送品の個性を知ることさえない結果、船荷証券による取引が、できないからである」とされるが、それ以上には説明されていない。

(19) 小町谷・前掲(注7)船荷証券法論312頁、田中=吉田・前掲書(注10)51頁。

ず、統一条約3条3項は船荷証券の法定記載事項として、①主要記号、②数量等、③外部から認められる運送品の状態の3項目を定めているにすぎないが、これについて学説は、統一条約は国際的統一のために重要なもののみを規定したのであり、他の事項については当然に各国国内法の定め⁽²⁰⁾に委ねる趣旨であると解している。そして、このような理解を前提として、国際海上物品運送法には12項目の記載事項が列挙されている（7条1項1号ないし12号）。これは統一条約の国内法化に際して、商法769条に所定の記載事項を基礎とし、国際海上運送の実務を参酌しつつ、適当と思われるものを列挙した結果であるといわれるが、運送品の種類は、商法769条が法定記載事項として掲げており（769条3号）、また、船荷証券にはこれが記載されているのが通常であることから、この記載事項の追加はむしろ当然のことと考えられたのであろう。それゆえ、条約が運送品の種類を法定記載事項から除外していることはとくに意識されておらず、この記載の意義についても、商法における理解がそのまま引き継がれ、前項で見たよ⁽²¹⁾

(20) このほか、統一条約は船積船荷証券への転換との関係で、船舶名および船積日付の記載に言及する（3条7項）。また、4条5項は、責任制限額を超える賠償をえるための運送品の種類および価額（la nature et la valeur）の通告と、これらの船荷証券への記載について触れている。

(21) 小町谷・前掲（注7）船荷証券法論115頁、120頁、343頁、田中＝吉田・前掲書（注10）135頁、戸田＝中村編・前掲書（注15）156頁〔重田晴生執筆〕。船荷証券の記載事項を統一条約所定の事項に限定しえないのは当然であって、統一条約3条3項も、「特に次の事項を記載した船荷証券」（un *connaissance portant entre autres choses*: (a)…)を交付すべしとして、これが例示的列挙であることを示している。

(22) 吉田＝田中・前掲書（注10）135頁、戸田・前掲書（注5）196頁、戸田＝中村編・前掲書（注15）156頁〔重田晴生執筆〕。なお、小町谷・前掲（注7）船荷証券法論343頁引用の「政府委員説明」を参照。

(23) もっとも、江頭教授は運送品の種類の不実記載（品違い）につき運送人の無過失の場合にも証券記載通りの債務を負わせることを疑問とされるについて、統一条約がかかる記載を法定記載事項としていないことについて言及されている（江頭・前掲書（注15）267頁注10）。

(24) 多くの教科書では、商法に関する解説をそのまま援用するほか、とくに論じられていない。

うに、これは運送品の識別のための重要な記載であると考えられてきているものと思われる。また、わが国では、統一条約 3 条 3 項が法定記載事項を 3 項目に限って挙げていることについて、その趣旨ないし意義を正面から論じ、あるいは説明するものはみあたらない。

2 学説の検討

このように、わが国の学説は、運送品の種類の記載も船荷証券の運送品識別機能を担う重要な記載事項であると認識してきており、また、これを法定記載事項とすることは統一条約の授權範囲内であると考えている。こうした理解は、統一条約の示す原則と調和する理解であるといえるのであろうか。ここでは、わが国の学説をいくつかの視点から批判的に検討しつつ、とくに統一条約の下での運送品の種類の記載の意義——これは国際海上物品運送法におけるこの記載の意義と一致すべきである——を考えてみたい。

(1) 船荷証券による運送品特定の特徴

船荷証券による運送品の特定は、証券上に運送品の同一性を識別するための記載がなされることによって可能となる。このように、船荷証券の運送品の記載は、とりわけ「識別」という観点からなされるところに大きな特徴があるといえよう。手形の場合には券面額の記載は端的に金銭債権の内容を表しており、ここに識別という要素は認められない。また、手形にはすでに自明である個性の記載は問題とならない。船荷証券の運送品の記載がこのように識別機能を果たしていることは、運送ないし運送契約の本質に照らして当然のことである。

運送契約たることから導かれる運送人の一般的義務は、荷送人から受け取った運送品を運送して、目的地において荷受人に引き渡すことにある⁽²⁵⁾。必ずしも適切な表現ではないが、ここでは引き渡すべき運送品が「何か

(25) 平出慶道・商行為法〔第 2 版〕(青林書院・1989年) 461頁。

(what)」というより、「どれか (which)」という識別の視点が重要であるといえるだろう。たとえば、商品の売買契約であれば、目的物たる商品が特定物であれ種類物であれ、「何か」は本質的な事柄である。売買契約の締結および商品の引渡しに際しては、その仕様の詳細について当事者間で十分な確認・検査がなされるはずである。しかし、運送契約の場合、運送人としては、せいぜい運送品の取扱いや保管との関係で運送品そのものに関心を寄せることがあるにしても、運送品がたとえば冷蔵庫であれ洗濯機であれ、何年製の何型・何色であれ、こうした事柄は運送にとって不可欠なものではなく、本来関知しないものである。売買契約における目的物の把握の仕方と、運送契約におけるそれとでは、このような本質的な相違がみとめられる。

こうしてみると、個性の記載のうちでも運送品の記号などの記載と運送品の種類の記載とでは、運送品の同一性の識別という点において大きな性質上の差異があり、とりわけ運送品の種類の記載について、その識別機能が果たして有効であるかとの疑問を生じさせることになる。運送品の一般的な種類とはここにみた「冷蔵庫」とか「洗濯機」でも足りようが、これは記号よりいっそう具体的である反面、その識別機能の有効性は十分であるとは思えない。それゆえ、国際海上物品運送法が運送品の種類を記号とともに法定記載事項としている意味を考えるについては、この記載の運送品識別機能をまず確認しておく必要があるだろう。

(2) 「運送品の種類」の記載の運送品識別機能

①確認の困難性

運送品の種類の記載についてその運送品識別機能を考える際にまず問題となるのは、運送品の梱包上などに表示される記号と異なり、運送品の種類は多くの場合、外部から容易に確認できないことである。とりわけ海上物品運送にあつては、運送品が過酷な環境におかれるため、運送品は嚴重

(26) 梱包不良（荷造の不完全）による運送品の滅失・損傷は運送人の免責事由とさ

に梱包されているのが通常である⁽²⁶⁾。それゆえ、運送人としては、多くの場合に運送品の種類を容易には確認することができないし、大量の運送品の一つ一つについて確認するよう期待することはそもそも現実的ではありえない。また、たとえ外部から運送品を観察できたにせよ、およそ無限の多様性をもちうる運送品について、運送人はその種類を詳細に確認する専門的知識を有していないし、これを期待することも現実的ではありえない。運送品の種類の記載は、実際には荷送人の通告によらなければ記載することが困難な事項なのである⁽²⁷⁾。

②不知約款の許容

このように運送品の種類は運送人が容易に確認しえないことが多く、こうした場合には不知約款 (unknown clause) が有効に付されることになる⁽²⁸⁾。これは、運送品の記号が梱包の外部に表示され、容易に確認可能であって、それゆえ通常は有効な不知約款の対象となりえないと考えられることと対照的である。有効な不知約款が付されれば、これは運送品の種類が記載されていないと同じことになると解され、この場合には運送品引渡請求権の内容を特定する運送品識別機能は期待できないことになる。すなわち、以上のことから、運送品の種類の記載の運送品識別機能は、まずその機能局面において著しく限定されているものといえるだろう。

③記載の限界

前項で船荷証券の記載の特徴を確認したように、証券上にはその運送品の仕様が詳細にわたり記載されるわけではない。国際海上物品運送法は、運送品の種類がいかなる程度において記載されるべきかの基準を示していないが、この記載は運送品そのものを克明に描写するものではありえず、

れている (国際海運4条2項10号)。

(27) 大木一男・船荷証券の実務的解説 (成山堂書店・1983年) 89頁を参照。

(28) 荷送人の通告が正確であることを確認する適当な方法がない場合、運送人は通告通りに船荷証券に記載する義務を負わず (国際海運8条2項)、したがって、この場合には不知約款を有効に付すことができる (通説)。

(29) 通説。東京地判平成10年7月13日海事法研究会誌1998年10月号47頁。

実際には船荷証券の限られた運送品明細欄に運送品の一般的な種類が記載されれば足りるとみるほかない。こうした種類の記載がその範囲で一定の識別機能をもつことは否定しえないが、これにより運送品の同一性が識別され、運送品が特定されるのはよほど特殊な場合に限られよう。船荷証券上になされる運送品に関する記載は多様であるが、極論すれば、たとえば原産国表示であれ、目的地表示であれ、およそあらゆる記載はそれぞれの意味するところに応じて何らかの「識別機能」⁽³⁰⁾を有しているともいえる。しかし、こうした「識別機能」は記載の性質により限定的かつ補助的なものとして認められるにすぎない。少なくとも、運送品の一般的種類の記載に、運送品の同一性を識別するために十分な記載を求めることはできないであろう。したがって、運送品の種類の記載の運送品識別機能は、やはりその効果においても著しい限界を認めざるをえない。

このように運送品の種類の記載を運送品識別機能の点からみた場合、その機能局面も、機能の効果も、きわめて限定的なものにとどまり、今日この記載はその性質から、運送品識別機能を実質的にはほとんど期待しえない記載であるといわざるをえないように思う。

(3) 法定記載事項としての「運送品の種類」

統一条約は、運送品に関する船荷証券の法定記載事項をわずか3項目挙げるにとどまるが、これは国際的統一のために重要なもののみを掲げたのであり、他の法定記載事項の選択は各国の国内法に委ねたものと解されていることをみた。こうした理解から、わが国の国際海上物品運送法はその一つとして運送品の種類を法定記載事項に追加しており、一方でわが国の学説は、この記載は運送品の識別のための重要な記載であると認識してきている。そうすると、このように重要な、しかも船荷証券に通常は必ずな

(30) このような運送品の個性に関する記載は実に多様であり、いくつかの記載が合わさることにより運送品の個性はいっそう具体化され明瞭になるといえるが、個々の記載の識別機能はさほど決定的な意味を持ちえない。数量の記載との性質上の相違がこうした点でも認められる。

される記載を、なぜ統一条約が法定記載事項から省略しているのかが疑問となる。船荷証券の記載により運送品をいかに特定するかの統一的な原則を示すものとして、統一条約における法定記載事項の定めはとりわけ重要であると思われるからである。

①統一条約3条3項の趣旨と「運送品の種類」の記載

そこで、仮説ではあるが、統一条約は運送品の種類の記載の識別機能の限界を認識しつつ、これを意図的に法定記載事項から除外していると考えられることができるのではないか。すなわち、(イ)運送品の同一性識別のための個性の記載としては主要記号を主とする原則的基準を示し、(ロ)運送品の種類の記載はこれと同一に扱えないことを、法定記載事項からの除外により示しているとは考えられないであろうか。以下では、これらの点から統一条約3条3項の趣旨を検討してみたい。

(イ)まず、記号の記載については、すでにみたように、統一条約は「物品の識別のため必要な主要記号」の記載を求め、運送品上の記号についても航海の終了まで判読に堪えるよう明瞭になすべきことを求めており、こうした規定方法からも、統一条約が記号の記載を運送品の同一性識別の見地において特別な記載であるとみていることが相当に明瞭であると思われる。

「物品の識別のため必要な」と「主要」の付加文言について、わが国では、運送品上に表示される各種記号のうち、これを主要なものに限定することにより、船荷証券の記載に関する運送人の義務と責任を軽減する「制限文句」であるとの趣旨がしばしば強調⁽³¹⁾されている。これはこれとしてもっともな説明ではあるが、一次的には、この付加文言は記号によって運送品の同一性の識別を確保しようとする統一条約の趣旨が示されたもので

(31) 小町谷・前掲(注7)船荷証券法論346頁、栗田・前掲(注4)論文247頁など。そして、国際海上物品運送法7条1項2号はこれを当然のこととして省略したものと指摘されている(小町谷・前掲(注7)船荷証券法論346頁)。

あると思われ、⁽³²⁾まずこちらが強調されるべきであろう。統一条約を撰取したフランス国内法（1966年12月31日のデクレ35条(a)）は、「記号は物品の同一性の識別にとって十分であることを要する（les marques doivent être ⁽³³⁾suffisantes pour l'identification des marchandises）」と規定しており、記号による運送品の同一性の識別を直接に、かつ、きわめて明確に示唆しているが、これは統一条約の趣旨に沿った規定であるとみることができる。また、航海の終了の時まで判読に堪える明瞭な表示の要求も、わが国では国際海上物品運送法 8 条 2 項の規定形式から、運送人の記載義務との関係で説明されている。⁽³⁴⁾しかし、フランス国内法の規定するように、やはり一次的には運送品の識別確保の見地から、これを担保するために荷送人に対して明瞭な記号の表示を求める趣旨とみるのが素直ではないか。統一条約 3 条 3 項(a)は、船荷証券の記載としての記号と、運送品上に表示されるべき記号の双方について同時に定めており、これらを合わせ読めば、記号の記載による運送品の同一性の識別を確実に図ろうとする趣旨は明らかであろう。これに対して、国際海上物品運送法では、このことが 7 条 1 項 2 号と 8 条 2 項 2 文とで分断されて規定され、さらに表現も変更されていることから、統一条約 3 条 3 項(a)のこうした趣旨を読みとることはほとんど困難になっている。また、ここに指摘したように、わが国の学説の理解にも同様の問題があるように思われる。

（ロ）次に、運送品の種類の記載を法定記載事項から意識的に除外したと思われる点であるが、まず第一にして最大の理由は、ここにみてきたよ

(32) 田中＝吉田・前掲書(注10)137頁を参照。

(33) 備船契約および海上運送契約に関する1966年12月31日のデクレ第1078号。同デクレ35条(a)は統一条約3条3項(a)に相当する規定であるが、記号が航海終了の時まで判読に耐えるよう表示すべきことに加えて、本文に示した文言を補っている。同デクレおよび本体である1966年6月11日の法律第420号の条文訳は、中村眞澄・海上運送責任の諸問題（成文堂・1998年）213頁以下を参照。なお、本文に仏語原文とともに引用した部分の翻訳は筆者試訳であり同書訳とは訳語が一部異なる。

(34) 田中＝吉田・前掲書(注10)146頁など。

うに、この記載の運送品識別機能に重大な限界が認められることである。また、統一条約の定めるわずかな法定記載事項は、船荷証券に通常記載される事項を列挙するものではなく、むしろ一定の意図のもとで記載事項が選定されているものと推測できるだろう。これは、統一条約の法定記載事項がその証明力に関する規定（条約3条4項）と対応させられていることからしても、何を法定記載事項とするかの採否はきわめて重要な考慮事項であったと思われる。統一条約は、3項目の記載事項、すなわち3条3項(a)、(b)、(c)の事項に限り証明力に関する3条4項の対象としているが、運送品の識別という観点からは、この(a)および(b)の記載がとくに重要であるとの認識を示しているともみるべきではないだろうか。この点、1978年の国際連合海上物品運送条約（ハンブルグ・ルール）は「運送品の一般的種類（general nature of the goods）」を法定記載事項に加えており（15条1項(a)、さらに記載の証明力に関する規定を対応させているが（16条3項）、この国連条約の審議に際して、運送品の種類を法定記載事項に加えることにつきイギリス代表が反対意見を表明していることが注目される。⁽³⁶⁾ もちろん、この点については記載の証明力との関係を無視して論じえないが、これを法定記載事項とすることについて敢えて表明された反対意見は、船荷証券統一条約においてこの記載が法定記載事項から除外されていることに照らしても興味深い。いずれにせよ、統一条約において記号の記載と運送品の種類の記載はこのように著しく異なる扱いがなされているのであって、これを無意味な偶然の結果とみることは妥当ではないであろう。

(35) 統一条約は当初これら3項目について推定的（prima facie）証明力を認めていたが、周知のように1968年の議定書（ヴィスピー・ルール）により、善意の船荷証券所持人に対する絶対的証明力を認めるに至っている。その結果、この点について他の記載事項との相違がますます顕著になっているといえる。

(36) UNCITRAL 案15条1項に対するイギリスの修正案につき、United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Official Records A/CONF. 89/14, 1981, p96. を参照。また、この点に関するイギリスの Mallinson 氏の発言が同288頁に収録されている。

以上のようにみると、統一条約3条3項が掲げる記載事項の意味が明確になるように思われる。統一条約は、運送品の識別特定のための重要な記載事項として3条3項(a)、(b)を、また、運送品の（外観）状態に関する記載を徹底するために同(c)を挙げることにより、これら重要な二点の確実な国際的統一を⁽³⁷⁾図り、とくに前者により、船荷証券の記載による運送品の特定方法の原則的基準を示しているものと思われ、その意味においては完結的な列挙であるといえるのではないか。つまり、統一条約3条3項の記載事項は、船荷証券に通常存在する記載は何かという視点からではなく、これら二つの原則的事項について国際的統一を図るといふ確固たる目的において選択された結果とみることができ、その意味において各国に追加・修正を委ねたものと理解すべきではないように思われる。また、そうだとすれば、国際海上物品運送法については、運送品の数量と記号を記載事項とする7条1項2号の規定こそが、運送品の同一性を識別し、これを特定するための主たる法定記載事項を定めるものと解すべきなのではないか。一方、運送品の種類の記載は船荷証券による運送品の同一性の識別にとって本質的なものではなく、また、不可欠なものでもないと考えられるから、この記載がこうした趣旨で国際海上物品運送法の法定記載事項（7条1項1号）として追加されているとは考えにくい。それゆえ、これが法定記載事項とされている意義ないし目的は、運送品の同一性の識別という機能とは別に見いだされるべきではなかつと思う。条約3条3項を卑見のように理解すれば、国際海上物品運送法についても同様の理解をすべきだからである。

②国際海上物品運送法における運送品の種類の記載の意義

運送品の種類が船荷証券の法定記載事項とされている意義は、この記載

(37) 運送品の外観状態の記載については、わが国商法（769条）にも規定がなく（たとえば1807年のフランス商法典281条も同じく外観記載の規定を欠く）、これを国際的に統一する意義は大きかつたものと思われる。大木・前掲書（注27）88頁は実務の見地からこの点を強調される。

が船荷証券上になされる実際上の必要性との関係において理解すべきであろう。そして、ここではこの記載が原則として荷送人の通告に従い記載されること（国際海運 8 条 1 項）、また、多くの場合に有効な不知約款の対象とされ、それにもかかわらず船荷証券に通常記載されてきていることを考慮すべきものと思う。

そうすると、運送品の種類の記載には、まず運送品が何であるかの概要を荷送人の通告を通じて知るための参考資料としての意義が認められよう。この記載がなければ、たとえ記号などの他の記載によって引渡請求権の対象たる運送品が特定され、その結果、運送債務の履行には支障がないとしても、証券の記載から運送品が「何であるか」はわからない（識別可能である以上、「どれであるか」はわかる⁽³⁸⁾）ことになる。証券の取得者としては、たとえ不知約款付きであるにせよ（もちろんこれは記載が不実であることを意味しない）、——担保責任（国際海運 8 条 3 項）を負った荷送人が通告し、たいていは事実である——証券の記載において運送品の一般的種類を確認できることが望ましく、証券取り扱い上の便宜となることに疑いはない。こうした参考資料としても、この記載の重要性は十分に認めることができるように思われる。

しかし、運送品の種類の記載が船荷証券上になされることについて最も重大な関心を有しているのは荷送人であろう。信用状取引により売買代金を回収しようとする売主たる荷送人は、信用状条件および商業送り状（invoice）の文言に合致した内容の船荷証券を取得することが必要となり、通常運送品の種類は不可欠な記載だからである。つまり、荷送人としては、たとえ不知約款が付されるにせよ、この記載が証券上になされること

(38) 前述したハンブルグ・ルール 15 条のイギリス修正意見に対して、シエラ・レオネの Smart 氏が、物品の同一性を識別すべき主要記号は運送品のキャラクターに関して何らの情報も提供するものではなく不十分であると述べ、同条 1 項(a)から運送品の種類の記載を削除することに反対したのはこの趣旨からであろう（Official Records, op. cit. (note 35), p. 288.）。これは、識別機能とは別に、参考資料としての必要性を指摘しているのではないだろうか。

にきわめて大きな利益を有している。⁽³⁹⁾それゆえ、運送品の種類の記載が法定記載事項とされ、通告に基づく記載を義務づけられている主たる理由は、この記載を求める荷送人の利益を保護するため、運送人がこの記載を原則として拒絶しえないとする点に求められるように思われる。また、このように考えると、運送品の種類の記載を船荷証券の絶対的記載事項と解することが疑わしくなる。なぜなら、これが記載されることに重大な利益を有する荷送人の保護としては、荷送人が書面の通告により記載を求めた場合に運送人がこの記載を原則として拒絶しえないとすることで十分に達せられるからである。たしかに、船荷証券には運送品の種類の記載がなされるのが通常であり、これを欠いた船荷証券は流通性をもちえないともいわれるが、⁽⁴¹⁾船荷証券の有効無効の判断は個々の船荷証券がいかなる流通性をもつかという問題とは次元が異なっているというべく、この点は絶対的記載事項とみるべき理由とはなりえないであろう。運送品の同一性の識別が可能であるかぎり、この記載を欠いた証券を有効としても差し支えなく、また、不知約款を許容することとの整合性からしても、⁽⁴²⁾理論上はそのように解すべきものと思う。こうした解釈は統一条約の解釈とも一致するであろう。⁽⁴³⁾

(39) 不知文言が付された船荷証券であっても銀行は受理可能である（信用状統一規則（UCP500）31条 ii）。

(40) 運送品の種類が法定記載事項とされた結果、8条2項の場合を除いて、運送人は荷送人の通告通りの記載を拒むことができず、また、これを記載しない旨の特約は無効（国際海運15条1項）と解される（小町谷・前掲（注7）船荷証券法論344頁を参照）。

(41) 小町谷・前掲（注7）船荷証券法論115頁注釈、戸田＝中村編・前掲書（注15）157頁〔重田晴生執筆〕を参照。

(42) 通説のように運送品の種類の記載を運送品識別のための重要な記載とみてこれを絶対的記載事項であるとしながら、他方でこの記載に対する不知約款を広く認めることには矛盾があるように思われる。

(43) 統一条約の文言からは、運送品の種類の記載のない船荷証券を無効とみるべき根拠は見いだせない。小町谷・前掲（注7）船荷証券法論344頁は、統一条約においてはこの記載をしない旨の特約も有効であると解されている。

これに対して、運送品の（主要）記号は個性における同一性の識別のために定められた法定記載事項であり、統一条約は運送品の同一性の識別に必要な主要記号の記載を求めることによりこれを個性の特定の原則的基準として示しているものと解され、これは国際海上物品運送法についても同様に解すべきである。この記載は条約および法律の予定する運送品の識別方法として不可欠のものであり、したがって絶対的記載事項⁽⁴⁴⁾である。もっとも、運送品によっては記号を付すことができないものもあるが、これに代わる識別⁽⁴⁵⁾の記載がなされればよいのであって、当然ながら記号の記載がないことだけをもって形式的に証券が無効となるものでない。船荷証券⁽⁴⁶⁾の対象となる運送品が多様であり、その識別・特定方法を特殊な場合を含めて一つの基準として示すことはもとより困難であって、船荷証券法による記号の記載の要求もこの事実を当然の前提とするものと考えられるから、「主要記号による」という統一条約に示された原則に基づき、運送品識別機能においてこれと同等の方法を、運送品に応じて採用することができるものと解される。

IV おわりに

冒頭に述べたように、筆者のそもそもの関心は、船荷証券の運送品に関する各種記載事項の性質、とりわけ運送品識別機能における性質の差異が、それぞれの記載の効力にいかなる影響を及ぼしうるかという点にあった。本稿でもいくつかを指摘したが、運送品の個性に関する記載と数量に関する記載とでは、その性質がずいぶんと異なっているように思われる。そこで、運送品の同一性識別のためになされる記載について、まさにこの

(44) 田中誠二博士は、国際海上物品運送法について、記号の記載は統一条約の規定の趣旨から必要であるとされる（田中（誠）・前掲書（注7）383頁）。

(45) たとえば、液体貨物のタンク番号など（西島・前掲書（注7）31頁を参照）。

(46) 戸田＝中村編・前掲書（注15）159頁〔重田晴生執筆〕。

識別機能にみとめられる性質の相違は、その記載の効力などにも一定の影響を及ぼすのではないかと、また、この点の分析は記載の効力をめぐる議論の前提として有益ではないかと考えたからである。これは、わが国では船荷証券の記載事項に関する議論とその効力に関する議論が分断されてきているとの認識から、これを架橋する意味で、記載事項の性質の分析とそれに基づく個別問題の再検討を構想したのである。しかし、検討を始めると、運送品の種類の記載に関する統一条約と国際海上物品運送法との相違について、わが国でなされている従来の説明にいささかの疑問を感じることとなり、また、この点は船荷証券による運送品特定のメカニズムないしその基準にかかわることから、いわばさらなる前提問題として、本稿での検討を試みた。

その結果、まず、統一条約は運送品の種類の記載を運送品の同一性識別のための記載としては重視しておらず、運送品の個性については記号による識別を運送品特定の原則的基準として示していることを仮説として指摘した。すなわち、統一条約3条3項(a)の定める主要記号は、同(b)の定める数量とともに運送品の特定のための記載事項として法定されたものであり、このための記載事項としては完結的な列挙であると考えられる。次いで、統一条約に関するこうした理解を前提として、運送品の種類の記載は運送品の同一性識別のための重要な記載であるとの認識から出発するわが国の学説を批判的に検討した。すなわち、運送品の種類の記載は運送品の同一性の識別にまったく無関係な記載とはいえないにせよ、この記載の運送品識別機能は、その機能局面においても、機能の効果においても十分なものとはいえない。それゆえ、国際海上物品運送法7条1項1号が運送品の特定のためにこれを法定記載事項としているとは考えにくい。運送品の特定のための記載事項は、統一条約と同様に国際海上物品運送法7条1項2号所定の記載事項であると考えられる。また、運送品の種類が法定記載事項とされている意義は、運送品の識別機能とは別に見いだされるべきである。最後に、この点について卑見を述べるとともに、この記載を絶対的

記載事項とみる学説を疑問とした。

本稿の検討範囲はこのように限定的であり、運送品の種類の記載についてみても、さらに検討すべき問題は残されている。とくに、国際海上物品運送法が法定記載事項とするこの記載が、不実記載責任に関する 9 条の対象と考えられていることから、記載の効力についても本稿の仮説を踏まえた再検討の余地があるように思う。⁽⁴⁷⁾ いわゆる「品違い」の問題は、「空券」とともに船荷証券の要因性・文言性に関して論じられてきているが、個性に関する不実記載として、数量の不実記載との比較も有益であろう。船荷証券の証明力については、統一条約制定の審議において、数量不足を例示して善意の第三者に対する絶対的証明力を認める解釈原則が示されており、これはヴィズビー・ルールによる 3 条 4 項の改正で明文化されているが、これをそのまま運送品の種類の記載に及ぼすことについてはなお検

(47) 統一条約では運送品の種類の記載は、証明力に関する 3 条 4 項の対象とされておらず、ここに形式的相違がある。わが国の学説は、運送品の種類の不実記載に国際海上物品運送法 9 条の適用を肯定するが、これは不知約款の許容を前提としないかぎり成り立たない「原則」であろう。また、不知約款の根拠とされる国際海上物品運送法 8 条 2 項の母規定である統一条約 3 条 3 項 2 文 (但書き) は、条約原案には存在しておらず、特殊な事情による要請によって追加されたものである (さしあたり、小町谷・前掲(注 7)船荷証券法論 110 頁を参照)。本稿の立場からみると、統一条約との実質的同一性については、なお確認すべき点が残されているように思われる。

(48) 統一条約は、3 条 3 項の記載事項について、3 条 4 項で一応の証拠力を認めたにすぎないが、この点は禁反言則によるイギリス流の解決が難しい大陸法諸国から異論があり、当時の外交会議小委員会 Hough 委員長は、「運送人が不注意または過誤 (par inadvertance ou par erreur) により、留保を付すことなく実際に受領したより多くのものを記載した船荷証券を発行した場合、誤った船荷証券を取得したすべての善意の所持人に対して、船荷証券に記載された通りの物品の数量につき絶対的な責任を負う」との解釈原則を示し、これは委員会において承認され、報告書に留められている (Documents and proces-verbaux of the sessions, Held from 17 to 26 october 1922, in Sturley, *The Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hague Rules*, vol. 1, 1990, pp. 395 et 396.)。

討の余地があるように思うのである。「船荷証券の記載通り」の運送品引渡義務としばしばいわれるが、これが「米百俵といふ記載に拘らず、実際の中味が麦百俵であった場合に、運送人が米百俵の引渡義務を負ふ⁽⁴⁹⁾」ことであるとすれば、これには相当の説明を要するのではないだろうか。それとも、米90俵を受け取って、その数量を100俵と記載した場合に、運送人が米100俵の引渡義務を負うことと当然に同様であるとみて足りるのであろうか…。

今後、個性の記載と数量の記載との比較分析を中心として検討を進め、所期の目的を達成したいと考えている。そのためにも、前提となる本稿の検討において筆者の誤解や考え違いがないかとおそれている。この点についての諸賢の忌憚のないご批判ご教示を賜ることができれば幸いである。

【付記】 本稿は、平成14年度科学研究費補助金（課題番号14720038）による助成を受けた研究成果の一部である。

また、本稿の脱稿後、(株)商船三井総務部法務・保険グループを通じて岡部邦男・事例船荷証券法（勁草書房制作部・2002年〔非売品〕）をご恵与いただいた。同書には本稿に関連するテーマについて、とくに実務的視点を踏まえた興味深い指摘がなされているが、本文に反映させることができなかった。ここに同書をご紹介させていただくとともに、岡部氏に感謝申し上げたい。

(49) 小町谷・前掲(注7)船荷証券法論353頁より引用。この部分は、改正前国際海上物品運送法9条を前提として、こうした引渡義務は運送人に過失があった場合に限るとの説明のための叙述である。