

貿易取引システムにおける 制度・慣習の生成と変化に関する研究

横山 研治

目次

第1章 論文の目的

第2章 航空運送と貿易取引制度・慣習の観察

1 航空運送の発展

- 1-1 第一次世界大戦前後
- 1-2 第二次世界大戦まで
- 1-3 ブロック経済と航空輸送の発展
- 1-4 国際航空輸送制度の確立
- 1-5 貨物専用機の就航
- 1-6 大量輸送の時代
- 1-7 大量輸送機の就航と高付加価値製品
- 1-8 経済の国際化と航空貨物

2 貿易取引制度・慣習の変化

- 2-1 物流構造の特徴
- 2-2 通関制度
- 2-3 航空貨物保険
- 2-4 航空運送状と決済
- 2-5 トレードタームズへの影響

第3章 結論

- 1 制度・慣習の連鎖的变化
- 2 機能的制度・慣習と調整的制度・慣習
- 3 両性的制度・慣習
- 4 調整的制度・慣習の連鎖的变化の不完全性

第1章 論文の目的

経済活動として行われる商取引は、制度・慣習の集合体と考えることができる。あるいは、制度・慣習を要素とするシステムともいうことができる。ここにいう制度とは、取引システムのために意図的につくられた取引の方法や機構、また慣習とは歴史的に生成された取引の方法という意味で使用している。

一旦生成された制度・慣習は、ある期間に変更されず使用され続ける。その理由については、現在までのところ、ゲーム理論でいう戦略的補完性（Strategic Complimentarity）による説明がもっとも説得力をもつようである。つまり、「1つの制度が安定的な仕組みとして存在するのは、社会の中である行動パターンが普遍的になればなるほど、その行動パターンを選ぶことが戦略的に有利になり、自己拘束的な制約として定着するからである¹⁾」。たとえば、新規に国際取引に参加しようとするばあいには、すでに定着している制度・慣習にしたがい取引を行おうとするであろう。危険をおかしてでも取引を行う必然的な理由がないかぎり、独自の取引方法を創造し使用することはない。

しかし、そのような制度・慣習も長期的にみれば変化しているし、こと制度という点についていえば、ある時点からいっせいに導入あるいは修正されることもある。このように硬直的な性格をもつ制度・慣習が、修正されたりあるいは変化するのはどのようなときであろうか。このような変化の過程にはある種の法則性が見いだせるのであろうか。このことを明らかにすることが本論文の目的である。

この論文の目的のために、分析対象は「航空運送と貿易取引システム」とする。その理由は以下の2つである。

航空運送は第二次世界大戦後急速に発展してきた。特に、1970年以降は急激ともいえる伸びを示してきた。その結果、貿易取引の制度・慣習も変化してきた。このような点から、20世紀の商取引システムの観察対象としては、「航空運送と貿易取引システム」は格好である。

次に、貿易取引の研究領域としての問題点がある。貿易取引に関する研究領域としては古くから「貿易商務論」という分野²⁾がある。研究の対象は、貿易取引に関する制度・慣習である。ただ、その目的は、個別の制度や慣習の紹介、具体的問題点の指摘や解決策の提案と吟味である。貿易商務は、歴史的に実務家要請という役割を担ってきた。研究の目的が実益的であるという点は、このような役割からも説明できる。しかし、貿易取引はその複雑性や多様性という点から、制度・慣習の研究領域として多くの可能性をもっている。他の経済システムや取引システムに汎用できる概念や理論が発見できるかもしれない。かつて何人かの研究者が貿易慣習論という研究領域³⁾に関心を示していたことは、このことと無関係ではない。

この論文の分析の中心は、航空運送の発展によって取引制度・慣習がどのように変化してきたのかを、歴史的に観察することである。そのような観察の結果として、制度・慣習の変化過程をより一般的な言葉で説明したい。

第2章 航空運送と貿易取引制度・慣習の観察

1 航空運送の発展

1-1 第一次世界大戦前後

航空機の歴史は1903年のライト兄弟によるテスト飛行の成功に始まる。そのわずか11年後に始まった第一次世界大戦では、航空機が軍用機として使用された。

大戦の終わりごろから、余剰のパイロットと軍用機を利用して郵便輸送が始まった。1917年に

はイタリアのローマートリノ間で、1918年にはロンドンーパリ間でそれぞれ定期郵便輸送が開始された。

1918年11月に大戦が終結すると、余剰のパイロットや航空機と民間資本が結びつく形で、航空輸送事業設立の機運が高まり、1919年には、英独仏3カ国だけでも20を超える航空会社が設立された。このような中、民間航空に関する国際的協力の必要性が高まり、この年の8月には国際航空輸送協会（IATA）が設立された。この組織は、各国航空会社間の運送上の調整や法律問題を解決するために創設されたもので、航空輸送に関する最も有力な国際機関として、第二次世界大戦前までその機能を発揮することになる。しかし、第二次世界大戦中には自然消滅し、1945年設立の新IATAにその機能を譲っていった。

1-2 第二次世界大戦まで

1920年代に入っても、航空輸送自体の経済性は改善せず、民間の航空輸送需要も乏しかったため、民間資本の航空会社はどれも経営難に苦しんでいた。そのような中、ドイツは国策として航空輸送に力をいれ、1926年に政府が半額を出資したルフトハンザ航空が誕生した。国による強力な支援を受けて、ルフトハンザは短期間にヨーロッパ全土に航空網を持つようになる。第一次世界大戦の敗戦国であるドイツが、敗戦後10年もたたないうちに、民間航空ではヨーロッパを制したのである。

ドイツの成功に影響を受けて、ほかのヨーロッパ諸国も国策航空会社を設立したり、補助金制度によって国主導の航空輸送開発に乗り出していった。1920年には、このような政府がイニシアティブをとった航空路開発競争によって、路線は飛躍的に増大していった。当時のヨーロッパ諸国は、多かれ少なかれ政府の支援を受けた航空会社を有していた。しかし、各社の経営状態は決して芳しいものではなかった。採算が取れないにもかかわらず、国を挙げて航空会社を支えた理由は、航空会社を国威発揚の手段としたこと、大国の有力会社が自己の勢力を培養しようとしたことなどが考えられる。⁴⁾

20年代の出来事として注目すべきは、パリ条約で宣言されていた航空に関する統一国際規則が、ワルソー条約⁵⁾として実現したことである。1929年にポーランドのワルシャワで締結されたことから、このようによばれている。日本は1953年に批准した。ワルソー条約では、貨物の損害について過失責任原則を採用し、しかも立証責任は運送人にあるとした。また、責任限度額も設定している。

1920年代、ヨーロッパ大陸では、政府支援を受けた航空会社が路線拡大競争をくりかえした。結果として、航空運送の飛躍的な発展を実現させた。その一方で、アメリカでは貨物輸送や旅客輸送への関心はさほど高くなく、輸送の中心は郵便であった。1920年前後には、郵政庁が国内のいくつかの路線を開拓した。1925年には「航空郵便法」が制定された。この法律によって、航空輸送事業に民間資本を導入させることとなり、主要都市間の航空網が短期間のうちに整備された。

遅れをとっていた旅客輸送に関心を向けさせたのは、リンドバーグによる大西洋横断飛行の成功である。この飛行は単に航空飛行への関心を高めただけでなく、航空機が安全な乗り物であるということを投資家に知らしめたのである。⁶⁾ 同一年、パン・アメリカン航空が設立されたのはじめ、1929年までには、いわゆるビッグ・フォア⁷⁾が出揃い、アメリカ航空産業の牽引車となっ

ていった。背景には、第一次世界大戦によってアメリカが世界経済の中心となり、潤沢な資本が航空産業に流れていったという事実がある。

アメリカの航空産業の発展はめざましく、1930年時点では、43の会社が500機の輸送機を擁し、のべ5万キロに達する路線網で年間50万人の旅客を運ぶ有力産業に成長していった。⁸⁾

ヨーロッパが政府主導によって航空輸送を発展させたのに対して、アメリカの発展は民間資本によるものであった。

1-3 ブロック経済と航空輸送の発展

ドイツを中心とするヨーロッパ諸国によって口火を切られた航空輸送は、その後、潤沢な民間資本によって支えられたアメリカによって、一層の発展が成し遂げられるのである。このようにして迎えた1930年代は、欧米が競って国際航空路線を拡張していった時代である。このような拡張競争は単に民間会社間の競争ではなく、欧米列強と植民地内における閉鎖的経済体制つまりブロック経済体制が背景にあった。

国際航空路線の拡張は、ヨーロッパとくにドイツによって始められた。ドイツの航空会社は主に南米への路線を新設していったのだが、これがアメリカの危機感をあおることとなる。直後に、アメリカ政府の命を受けたパンナムは南米地域へ進出した。この進出に成功したパンナムは、アメリカ政府の国策会社として、国際長距離輸送を担っていくのである。

それ以外の国も、植民地を中心として国際路線を開拓していった。たとえば、フランスはベトナムと南米地域、イギリスはオーストラリア、オランダはインドネシア、イタリアはエチオピアなどへ路線を拡張していった。

このような拡張路線は決して採算のとれるものではなかったが、閉鎖的経済同盟という目的のもと、各宗主国は多額の資金をつぎ込んで実現していった。⁹⁾

国際長距離路線拡張の技術的背景として、航空機自体の技術的進歩を見逃すことはできない。1920年設立のダグラス社、1932年設立のロッキード社、1934年設立のボーイング社は、それぞれ30年代から40年代にかけて長航続距離をもつ高速機を次々と開発していった。特にボーイング247型機とDC-2型機および3型機は、採算性や高速性のみならず安全性においても革命的成果をもたらしたといわれている。¹⁰⁾

30年代までの航空輸送は、国内外とも旅客便が中心で、貨物は手荷物と郵便それと少量の貴重品がほとんどであった。このような中、1941年には、世界で初めてニューヨークとロサンジェルス間で貨物専用便がアメリカン航空の手で開始された。

アメリカの国際航空路線は、国策としてパンナム一社に行わせていったのであるが、国内ではこのような政策に対してほかの航空会社から根強い反発があった。このような反発を受けて、アメリカ政府はその後、いわゆる「オープンスカイ」政策を導入し、国際的にも「空の自由化」を推し進めていき、第二次世界大戦後の国際航空の動きに大きな影響を与えていくのである。

1-4 国際航空輸送制度の確立

アメリカ政府は第二次世界大戦の終結まえから、戦後の国際民間航空の枠組みを論議していた。その主な目的は、日本、ドイツ、イタリアの航空産業への参入禁止、アメリカの航空輸送は複数

の航空会社が行うこと、アメリカ航空産業への政府出資の禁止、空運権の取り決めは各国との自由交渉によって行うこと、民間航空輸送への国連の役割などである。¹¹⁾

このような考えを持ったアメリカ政府は、1944年11月から12月にかけてシカゴにおいて、連合国や中立国を集めて、戦後の国際民間航空の制度的枠組みを形成するための会議をもった。これが「シカゴ会議」である。

シカゴ会議の成果の1つは、いわゆるシカゴ条約¹²⁾を締結し、国際航空に関する基本原則を確立したことである。その中心は、1919年パリ条約でも規定されていた領空主権主義、つまり国家主権が領域上の空間にも及ぶという考え方を、あらためて明文化したことである。

2つめの成果は、国際航空業務通過協定¹³⁾を締結し、他国の領空上を無着陸で横断する自由、運輸以外の目的で着陸する自由を認めたことである。実際、アメリカは交渉にあたって、自国で積んだ貨客を他国でおろす自由、他国で積んだ貨客を自国でおろす自由、他国で積んだ貨客を別の国でおろす自由を含むいわゆる5つの自由（Five Freedoms of the Air）の締結を主張したのであるが、実現しなかった。

3つめの成果はICAO¹⁴⁾の設立である。シカゴ条約での規定にもとづいて、1946年4月に設立されたこの組織は、民間航空の安全と発展を目的とする政府間組織で、国連の専門機関である。ICAOの性格付けについては、イギリスは強力な監視機関としての位置付けを主張したのであるが、航空会社の自由を尊重するという伝統をもつアメリカは、国際航空の秩序維持および発展を目的とした情報交換と技術協力の促進を主体としたものでなければならないと主張した。¹⁵⁾結局、アメリカの主張が取り入れられる形となり、ICAOは情報交換と技術協力の政府間組織という性格を持つようになった。

シカゴ会議は、戦後の国際航空の枠組みを決定する重要な成果を残したのであるが、議題として提案されていたにもかかわらず、運賃決定の方法など民間航空会社の実際的な内容については何の成果もなかった。イギリスは国家間の国際組織による運賃決定方法を主張し、この点でもアメリカと対立し明確な結論を出せなかったのである。そこで、民間航空会社の首脳は、シカゴ会議の翌年の1945年4月にハバナに集まり、民間の国際的団体の設立について話し合いを行い、IATA¹⁶⁾の規約を採択した。

IATAの機能は2つに集約される。運賃調整機能と清算機能である。IATAは世界を3つの地域に分けて、地域内の運賃会議と地域間の運賃会議によって個々に運賃を調整することである。しかし、近年では、この制度は事実上機能していない。

2つめは清算機能である。航空各社が連携運送を行ったり、航空機整備を委託している場合の運賃や費用は、このIATAの場を通じて行われる。

先にあげたシカゴ会議で締結された国際航空業務協定では、いわゆる5つの自由のなかで、他国の領空上を横断する自由と、運輸以外の目的で着陸する自由についてののみ合意した。それ以外の自由については、2国間で協定されることが期待されていた。

この二国間協定を最初に行ったのが、皮肉にもシカゴ会議でもっとも意見が対立した英米の2カ国であった。1946年2月のことである。この協定の内容は、その後の二国間協定のモデルとなり、バミューダ体制とよばれている。

1-5 貨物専用機の就航

戦後の国際航空運送の枠組みを決めた1944年のシカゴ会議のあと、IATAとICAOが設立され、1946年には英米間でバミューダ協定が結ばれ、世界の航空輸送が驚異的な発展をとげた年となった。この年の輸送実績は前年の2倍、166億人キロに達し、その後の発展の礎を築いた。

このような中、航空貨物発展のきっかけは技術革新つまりジェット機の出現がもたらした。1949年に初飛行した民間として最初のジェット機であるコメットや、その後に開発されたボーイング707やDC-4～8は、その輸送スピードによって高速輸送という航空貨物の利点を際立たせることになった。それまで大半であった旅客室の下部貨物室を利用した輸送に加えて、1960年代にかけて貨物専用機が次々と就航していった。

IATAは1963年に荷主用コンテナ（Shipper's Container）という制度を設けた。この制度は、荷主があらかじめ登録しておいたコンテナを利用して行う運送に対して運賃を割り引くというものであった。しかし、登録されたコンテナが多様で効率が悪かったため、1967年に17種類の標準コンテナを指定することとした。この制度が航空貨物輸送へのコンテナ導入を促進することになる。

1951年に再開した日本の航空輸送であるが、国際貨物輸送が始まったのは1954年2月のことである。1955年頃までの日本の国際航空貨物は、旅客の別送貨物、緊急書類、報道用品、緊急医療用品、医学研究用品、動物、商品見本、製作用見本、ギフト物品などの比重が高かったが、その後、商業貨物が少しずつ増え、1964年頃から主流となっていた¹⁷⁾。その後、国内貨物の中には機械部品や生鮮物が加わった¹⁸⁾。貨物量も、50年代から60年代には平均すると前年30%増しの急成長を続けた。

1929年に締結されたワルソー条約は、1955年にオランダのヘーグで改正され、「改正ワルソー条約」とよばれることになる。改正内容は、賠償請求期限を延長したことと貨物の一部の滅失や延着について賠償責任方法を定めたことである。

1961年には、いわゆるグアダハラ条約（Guadajarara Convention）が署名され1964年に発効した。この条約では、契約運送人（Contract Carrier）と実行運送人（Actual Carrier）を定義し、混載業者（Consolidator）の役割を明確にした。

1966年には、モントリオール航空会社間協定（Montreal Intercarrier Agreement）が締結された。これは、アメリカがワルソー条約脱退を撤回する条件として提示したもののうち、責任限度額の増額と航空会社による無過失抗弁の制限を定めたものである。

大戦終了後、進駐軍によって禁止されていた日本の民間航空は、1951年に日本航空の手で再開された。1952年には航空法が制定された。同法は1960年に改定され、混載事業が「利用航空運送事業」として規定された。1953年には、日本航空がIATAに加盟したのに引き続き、日本がICAOへ加盟し、さらにシカゴ条約も発効した。1967年に日本は改正ワルソー条約を批准し、日本の航空輸送事業も国際舞台に登場することになった。

1-6 大量輸送の時代

ジェット機の出現のあと航空機は大型化していった。貨物専用機のボーイング707FやDC-8Fはおよそ40トンの積載能力があった。1960年代には、このような大型機種を使用しての貨物

便就航が相次いだ。日本航空を例にとれば、1967年のサンフランシスコ線で、1968年にはニューヨーク線や大阪発太平洋線で、そして1970年には東京—ローマ線で大型ジェット機を使用した貨物線を開設した。

しかし、大量輸送時代の本当の幕開けとなったのは、ボーイング747の就航である。同機は客室下部貨物室だけでも30トンの積載能力をもつ。貨物専用機である747F型では、およそ100トンの貨物を積載できる。旅客機であるボーイング747は、1970年から各路線で就航し始める一方、貨物機である747Fは、1972年にルフトハンザがフランクフルトとニューヨーク間で就航させたのを皮切りに、世界の貨物路線に導入されていった。¹⁹⁾1971年、同じくルフトハンザは、独自にボーイング747F用のコンテナと冷凍コンテナを開発している。

いわゆるジャンボ貨物機の就航によって、航空会社はより多くの貨物を集めるために、集荷能力のある混載業者への依存を高めていった。航空貨物運賃は貨物量が多ければ多いほど単位重量あたりの運賃率が下がるため、混載業者にとっては、貨物を集めれば集めるほどスケール・メリットが出てきて、混載差益が高くなるのである。つまり、大量輸送機の出現は航空会社と混載業者の結び付きを強固なものにしていった、と言うことができる。

1970年代の貨物には、輸出が事務機器、化学光学機器、時計、熱電子管半導体、通信機器類、電子計測器、繊維製品などに混じり、金属や非金属鉱物製品などがある。輸入品は、航空機のほか、化学製品、事務機器、非鉄金属、食料品などである。貨物量は、1974年には第一次石油ショックのため、輸出入ともに前年実績を下回ったのであるが、それ以外の年は毎年20～30%の増加を示している。²¹⁾

航空貨物輸送の大量化にともなって、日本の航空促物施設の整備も進んだ。特筆すべきは、1978年の新東京国際空港（成田空港）の開港に先だって、1973年には千葉県市川市に東京エアカーゴ・シティ・ターミナル（TACT）が完成したことである。当初は、羽田着の輸入貨物の荷さばきで使用されていた。また、1975年には大阪エアカーゴ・ターミナルが設立された。

国際条約の分野では、1971年にグアテマラ議定書²²⁾が、1975年にモンリオール追加議定書²³⁾がそれぞれ署名された。グアテマラ議定書は、アメリカがワルソー条約脱退を撤回する条件としていた3番目の新条件の制定として作成されたものである。この内容は旅客に関するものである。

モンリオール追加議定書の内容は、第1から第3までの3つの追加議定書と第4議定書とよばれる1つの議定書からなる。第1から第3までの追加議定書では、旅客や手荷物の損害責任限度額の表示通過をフランから特別引出権（Special Drawing Rights, SDRs）にすることが決められた。第4議定書では、貨物運送人の責任限度額表示を特別引出権で行うこと、さらに貨物受取証の導入、運送人の責任について厳格責任主義を採用することなどを規定した。

1-7 大量輸送機の就航と高付加価値製品

1980年代に入っても、大量輸送機を使用した路線の拡充は続いた。日本航空の1984年の中国線、同年の中国民航の東京、上海、北京線、1985年の日本貨物航空のアメリカ乗り入れ、同じ年の日本航空とカンタス航空の東京—シドニー共同貨物便、カーゴルクスの福岡乗り入れなどがそれである。このような路線拡張は90年代まで続いていった。

1977年、アメリカでは航空貨物規制緩和法が成立、1980年には国際航空運送競争法が成立し、

いわゆる規制緩和（Deregulation）が進むことになる。この後、航空機を保有する国際宅配会社²⁴⁾が小口貨物やクーリエサービスを発展させていった。

一方、日本の経済構造は、1970年の終わりに経験した第二次石油ショックのあと、いわゆる「重厚長大」産業から「軽薄短小」産業へ変化していった。このような高付加価値産業は、航空貨物輸送への追い風となり、1982年まで低成長であったものが、1983年から再び数量にして10%を超える成長を示すようになった。

航空貨物の成長を支えた貨物の種類を具体的にみていくと、輸出では、VTR、コンピューター、電信電話機、半導体、腕時計、カメラ、光学機器、自動車部品、複写機、医療機器などで、輸入では、魚介類、野菜、果実、医薬品、医療機器、革製品、衣類、コンピューター、半導体などである。

以上の品目の多くが高付加価値製品であり、高運賃負担能力をもち、トータルコストのマーケティング戦略に適していた。また、そのような産業の多くが世界の各地から高品質の半製品を集荷し、完成品を世界市場で販売していた。

以上の理由から、これらの品目が航空運送発展の担い手となったのである。もう1つの理由として、ハイテク製品の多くがデリケートな運送を好むため、貨物損傷率の低い航空機輸送に適しているということも言える。

さらに近年は、ファッション製品や生鮮食料品の比率も上昇している。この理由として、競争力の保持と市場の拡大、商品デザインの変化など、市場の動向に対しても、航空機を利用すれば商機を失わなくてすむことや、海産物、野菜、果物なども新鮮なまま市場に流通させられるし、高い付加価値を付けて販売できることなどが考えられる。

国内の物流施設も拡充が進んでいった。1986年には札幌エアカーゴ・ターミナルが、1989年には関西航空貨物ターミナル・サービスが、同年、横浜航空貨物ターミナルが、また福岡エアカーゴ・ターミナルがそれぞれ設立された。さらに物流システムを高度化するため、航空会社、フォワーダー、税関などをオンラインで結んだ²⁵⁾NACCSも、1978年には航空貨物輸入で導入され、1980年には伊丹航空まで範囲を広げ、1985年からは輸出入統合システムとして稼働を始めた。

1989年、日本では「貨物自動車運送事業法」と「貨物運送取扱事業法」のいわゆる物流二法が成立し、混載運送を利用運送とし、また利用運送の前後の集荷と配達を一貫して行う事業を第二種利用運送事業とした。

1-8 経済の国際化と航空貨物

ここにいう「経済の国際化」とは、各種メディアやインターネットに代表されるようなコンピューター通信の発達により、流行する製品に国際的な相違や流行する時期の差が少なくなってきたことや、製品を生産する段階で原材料や半製品が世界的な規模で移動することなどを意味する。

例えば、時期を同じくして世界で飲まれる新酒ワインや、ヨーロッパで発表された衣類やファッション製品が、1週間の内に日本の店頭にも並ぶことなどがその例である。また、日本の工場で作られた自動車部品が世界の組立工場に送られ、品質が一定の車が世界の各地で生産されることなども、経済の国際化の一側面である。

このような経済の国際化は、日本では1980年の中頃から、企業の海外進出やコンピューター通

信の発達を背景として、論じられるようになった。そして、経済の国際化は同時に生産段階や流通段階での国際物流の進展を意味するものであり、その担い手のひとつは航空機であった。

実際、90年代の航空貨物は、食料品、繊維、衣類、化学製品、機械機器を中心に確実に増加した。貿易貨物の金額比率は、航空貨物1割・海上貨物9割や、2割・8割といった時代から、3割・7割の時代へと突入していった。

2000年に入ると、航空会社間あるいは国内の空港間の貨物獲得競争もあいまって、その傾向は顕著となっていった。国土交通省によると、2000年には航空貨物量は292万7000トンであったが、2012年には481万トンと65%近くの増加を予想している。

2 貿易取引制度・慣習の変化

2-1 物流構造の特徴

2-1-1 フォワーダーの多人格化

航空会社は、本来、貨物の集荷が規制されるなど物流能力には限りがあったし、その貨物輸送のセールス能力も乏しかった。迅速性という航空輸送の特徴を活かすには、貨物輸送の販売と貨物の集荷を、いわゆるフォワーダー企業（Forwarders）に依存する必要があるし、航空貨物代理店（Air Cargo Agents）制度はそのための有効な手段であった。

たとえば、IATA 航空貨物代理店に選ばれる企業は、いずれも貨物輸送販売能力が高く、集荷から航空会社への引渡しまでの一貫した業務を遂行する能力をもっていた。このような企業は、航空貨物代理店になる以前から、複雑な物流業務をこなすために、自らが各種の機能をもっていた。航空貨物代理店制度は、このような機能を効率的に航空輸送に取り組もうという、航空会社の要請から生じて発展した制度であった。また、この制度は、各種の機能を持つフォワーダーに、航空会社の代理人というまた別の機能を追加させることとなった。

一方、混載貨物制度は、キロあたりの航空貨物運賃率は重量が増えるほど安くなるという特徴と、航空貨物はもともと少量貨物が中心であるという現実を利用して生じてきた制度である。つまり、少量貨物の荷主にとっては、航空会社に直接運送を依頼するより、混載貨物として運送を依頼した方がより有利な運賃率を利用できるし、混載業者としても混載差益を享受できるのである。

航空混載は1940年代の後半にアメリカで導入された。しかし、当時は航空会社の反発も強かった。それは、混載貨物が増加すると航空会社が得られる運賃が減るのではないかという懸念からであった。しかし、たくさんの少量貨物を取り扱うよりも、荷口数の少ない大量貨物を扱うことにより経費が少なくすむということがわかると、航空会社はこの制度を容認するようになった。さらに、混載制度によって低い運賃率が提供され、航空貨物が全体として増加するようになると、ほとんどの航空会社は混載制度の積極的な支援者になっていった。

このような航空会社の混載業者への依存傾向に拍車をかけたのは、1970年代から導入されたジャンボ・フレイターである。飛躍的に伸びた航空輸送スペースを埋めるために、集荷力のある混載業者への依存をますます高めざるを得なくなったのである。さらに1990年代に入ると、主要路線の混載率は軒なみ90%を超えた。

混載差益を得るには、できるだけ大量の貨物を集めなければならない。つまり、集荷能力に混

載業者としての適否がかかっているのである。ほとんどの航空貨物代理店が混載業者を営むようになったのは当然である。言葉をかえれば、高い貨物輸送セールス能力と物流能力をもつ航空貨物代理店こそが、混載業者に適していたということが出来る。そして、フォワーダーは代理店という機能に加えて、混載業者という機能ももつことになる。航空貨物代理店や混載業者になる前のフォワーダーの多くは、すでに国内運送業者、通関業者、保険代理店、倉庫業者などの機能をもっていた。これに貨物代理店機能と混載業者機能を含めると、フォワーダーの機能は以下のようになる。

フォワーダーはまず混載業者という契約運送人の立場で、航空運送を引き受け、運送契約を締結し航空運送状を交付する。次に、国内運送業者として荷送人の委託をうけ、空港や隣接した手倉あるいは貨物ターミナルまで運送する。そこでまた、混載業者の立場で貨物の混載仕立てを行う。続いて、荷主の代理人として通関書類を作成し通関を行う。荷主からの要請があれば、保険代理店として貨物損害保険の契約を締結し保険証券を発行する。今度は、荷送人として、混載仕立てした貨物の運送を航空会社に依頼する。このとき、航空会社と契約を締結するのではなく、航空貨物代理店たる自らと契約を締結し運送状の交付を受けることになる。航空会社の土屋に搬入された貨物は、フォワーダーが地上取扱代理店として、航空機への積み込みと関連の書類手続きを行う。

わが国の貨物運送取扱事業法は、このような複雑な業務を一貫して行う事業を、第一種利用運送事業と第二種利用運送事業の2つに分けて定義したのだが、それぞれの業務を異なった立場で行っていることには変わりはない。国内運送は荷送人からの受任業務として、混載業務は荷送人に対し契約運送として、航空会社に対しては荷送人として、さらに航空会社の代理人として、通関業務は輸出者の代理人として、保険契約は保険会社の代理人として、積み込み業務は航空会社の委任事務として、ひとつのフォワーダーが一貫して行うのである。

同一のフォワーダー内部では、それぞれの担当する部署が異なった立場で業務を処理しているのであるが、外部の者にとっては、多数の人格が時に応じて現れては消える多重人格者を見る思いである。フォワーダーのこのような複雑な機能を多人格化（Multiple Impersonation）とよぶことにする。多人格化という言葉で表されるフォワーダーの多機能化が、航空貨物物流構造の中心的な特徴である。

2-1-2 企業内契約

フォワーダーの多人格化は、物流構造の他の要素や制度、慣習に影響を与えている。そのひとつが、航空貨物運送契約における企業内契約という現象である。

航空貨物は直送貨物と混載貨物に分けられる。直送貨物は荷送人が直接航空会社へ運送を依頼する方法であり、荷送人と航空貨物代理店が運送契約を締結する。この場合には、契約当事者は全く別の法人どうしであって、問題は生じない。混載貨物は、荷送人から運送依頼を受け、自分の運送約款で契約を締結した混載業者が、今度は荷送人として航空貨物代理店と運送契約を締結する。混載貨物では、混載業者と航空貨物代理店が同一法人であることが多い。この場合、ひとつの企業内の異なった部署どうしが契約を締結することになる。この現象を企業内契約（Interoffice Contract）とよぶことにする。

かたや荷送人、かたや航空会社の代理人として、それぞれ利害を異にする者どうしの契約のよ

うではあるが、同じ法人に所属する部署として共通の利害を有する。また、両方の部署ともにより上位の共通した意思決定に従う必要も出てくるだろう。そうなると、より大きな利益を生み出す混載業者としての機能が、航空会社の利益を擁護する貨物代理店としての機能を上回ってしまうことは容易に想像がつく。つまり、運送契約がフォワーダーの意思決定に、影響を受けることが考えられるのである。

企業内契約という制度は、民法108条の自己契約と考えられ、原則として禁止されている、ということ付記しておく。

2-1-3 ブラック・ボックス化

フォワーダーの多人格化は、複雑な航空貨物の物流業務を迅速に処理するという意味で合理的な制度であるということがいえる。それぞれの業務を複数の業者が行った場合には、その間の連携をどんなにスムーズに行ったとしても、1社が一貫して業務を処理する場合に比較して、大きなロスが生じることは間違いない。

たとえば、輸出業者はフォワーダーに連絡をし、通関や積込に必要な若干の書類を用意するだけで、貨物を国際物流にのせることができる。輸出入業者は、国際物流についての十分な知識がなくてもよい。多人格化は、コストという観点からだけでなく、荷主からしても便利で優れた制度であるといえる。

物流という点からいえば、このように必然的ともいえる多人格化であるが、商流という点からいえば、大きな問題をはらんでいる。

電気製品やコンピューターは、ハードウェアの多機能化や複雑化が進む反面、その使い方はますます簡単になってきている。それらの構造について何の知識を持つ必要もない。使い方さえ知っていれば十分である。この「多機能化と簡便な使用法」は、国際物流とくに航空貨物についても言うことができる。輸出入者にとっては、電話ひとつで貨物運送を依頼できる反面、国際物流の過程はいまやブラック・ボックス化している可能性がある。

コンピューターや電気製品の故障は、技術者に頼んで修理してもらうことができる。しかし、国際物流については多人格化あるいは多機能化の内容を熟知しておかなくては、いざというときに対処できない。なぜならば、貿易貨物は輸出者から輸入者に引き渡されるため、引渡しの時点、危険や所有権の移転など商流についての事実を明確にする必要があるからである。

フォワーダーの多人格化は物流という点からは大変合理的な制度であるが、それがもたらしたブラック・ボックス化は、商流に関するいくつかの問題の火種となる可能性がある。また、物流過程の情報がフォワーダーにだけ集中し、輸出入業者には的確な意思決定ができるだけの情報が集まりにくく、また集まったとしても正しい意思決定ができにくくなるというこも、ブラック・ボックス化がもたらすもうひとつの問題点である。

2-1-4 運賃の格差

経済水準や物価水準の異なった多くの国が参入する航空運送では、本質的に運賃にばらつきが出やすい。IATAの設立時からの主な目的は、航空運賃の国ごとの差異を調整することであった。1960年代までは、IATAの運賃調整機能はなんとか働いていた。しかし、70年代からの大量輸送時代のはじまりによって、このような管理運賃制度は急速にその力を失っていくことになる。

いわゆるジャンボ機が貨物輸送にも使われるようになり、貨物スペースの供給が過剰になると、航空会社はますますフォワーダーへの依存を強めていった。主要路線での混載化率は上昇し、それにつれてフォワーダーの航空会社への影響力も強くなっていった。IATAの運賃調整制度に当初から反対であったアメリカの圧力も、運賃自由化を後押しすることになる。1980年代までには、IATA加盟の航空会社でさえ表定運賃で運航することは難しくなり、実行運賃がIATA運賃の2～4割となることも珍しいことではなくなった。

だが、運賃自由化の波は世界の全路線に及んだわけではない。貨物量が多い主要路線では大変安い運賃が利用できるにもかかわらず、混載貨物が十分に利益を生まないようなその他の路線では、IATA運賃かあるいはそれに近い運賃が主流であった。

貨物運賃の地域間格差に加えて、運賃自由化が進んだアメリカなどで採用されている契約運賃²⁶⁾制度は業者間の格差を生じさせている。貨物運送のセールス能力が高い混載業者ほどより低い契約運賃率の適用を受けられるだろうし、取扱量の少ない業者は運賃率においてもますます不利な扱いを受けることになるであろう。それが、取扱貨物量の格差をより一層広げていく可能性がある。

航空運賃の自由化は、このようにまず航空会社運賃において進んでいった。航空会社運賃の低化は混載業者が顧客へ適用する混載運賃に反映され、対顧客運賃も安くなった。このことはアメリカなどフォワーダーの競争が激しい国において特にそうである。しかし、一部のフォワーダーの取扱量が大変多い日本などでは、航空会社運賃ほどには、混載運賃は下がっていないようである。つまり、地域によっては航空会社運賃と混載運賃間の格差²⁷⁾も広がっている。

この格差は、先に説明した企業内契約という制度によってさらに悪化しているといえる。混載業者と航空貨物代理店が独立した関係として、運送契約を締結するのであれば、混載業者間に市場原理が働き、荷主に提供する混載運賃は航空会社運賃の低下に比例して低下するだろう。しかし、実際は、混載業者と航空貨物代理店は同一企業であり、企業内契約を締結しているため、混載運賃の弾力性が失われているのである。

2-2 通関制度

2-2-1 通関書類

航空機は迅速な輸送手段であり、輸入者が決済のシステムを通じて出荷書類を手に入れる前に貨物は輸入地に到着する。輸入者が、貨物の到着に先だって銀行から手に入れた書類で輸入通関を行うという制度は、航空運送では機能しない。航空貨物の輸入通関には、海上貨物の通関とは違った特有の制度が必要であった。

航空貨物では、非流通性の航空運送状が貨物と一緒に運送される。通関に必要な書類と一緒に輸送すれば、貨物の到着と同時に通関も可能となる。このような観点から、航空貨物とともに商業送り状も航空機で輸送されるようになった。輸入空港に到着した送り状は通関業者に渡され、通関書類として使用されるのである。

2-2-2 既存制度の修正と拡充

航空輸送の迅速性は、また通関とくに輸入通関の迅速性を要求する。つまり航空機で運送されるような貨物の多くは、輸入市場でも迅速に流通にのせる必要があり、そのために輸入通関もス

ピーディに行わなければならない。

その迅速性を実現するひとつの方法は、上のように通関に必要とされる書類を航空機で送ることであるが、その他に通関のための施設や人員を充実させることも必要であった。日本やイギリスなどで導入された、フォワーダーの上屋や航空会社の上屋での派遣された税関職員による通関は、その1つの方法である。

日本の場合についてみると、税関は、当初、都内各所に点在していたフォワーダーの上屋をそれぞれ保税上屋に指定し、そこへ職員を派遣して通関を行っていた。このような分散方式は、迅速性という点からは有効であっても効率の良い制度とはいえなかった。そこで、1960年代後半からは、保税上屋を1カ所に集中させる方法がとられるようになった。品川埠頭の航空貨物代理店の上屋群や、大阪国際空港の航空貨物ビルはその例である。

また、航空貨物の大半を占める少額貨物に対する簡易申告制度や、貨物到着後、保税地域に搬入せずただちに輸入許可を受けられる到着即時輸入許可制度なども、迅速な通関の一翼を担っている。

以上の制度はいずれも、従来の制度を変更したり規模を拡充したりすることであり、いわば既存制度の変更と拡充ということができる。

2-2-3 新制度による対応

既存制度の修正や拡充による対応は、ある程度の貨物量までは有効である。しかし、航空貨物増加のペースが予想を上回り、このような政策だけでは十分に対応できなくなった。一時期、増大する貨物が上屋にあふれ、貨物や書類の紛失や紛れ込みが生じるようになり通関スピードも低下するようになった。²⁸⁾このような航空貨物の渋滞という現象は、欧米でも、1960年代後半から70年代前半にかけて報告されるようになった。

航空貨物の渋滞の要因は、荷さばき施設が手狭になったことである。個別の保税上屋は、どこも貨物で満たされ飽和状態に近くなった。より規模の大きい施設の建設が叫ばれるようになった背景はこのようなことである。

この頃、日本では、羽田の東京国際空港にかわる新空港を千葉県成田に建設する計画が進行していた。これを機会として、新空港の近くに航空貨物の荷さばきのための大規模な共同施設を建設することが決定された。これが1972年に原木に設立された東京エアカーゴ・シティー・ターミナルである。その後、エアカーゴ・ターミナルはその他の空港にも建設されていった。

急増する航空貨物に対応した通関体制を確立するには、従来の簡易通関制度や特別通関制度、さらにはカーゴ・ターミナルの建設だけでは不十分であった。革新的な通関制度を導入しなければ、物流コストの上昇は避けられなかった。その答えは電算システムによる通関であった。

欧米各国は、1960年代から実用化されてきた電算システムを航空貨物通関に使用する計画をすすめた。日本はイギリスのLACES計画を手本としてシステムを作った。これが1978年に稼働を開始したNACCSである。電子通関システムは、最初、輸入海上貨物へ導入する計画であったが、導入コストの問題から、次善の策として輸入航空貨物への導入となったのである。しかし、結果として、電子通関システムは、迅速な処理を必要とする航空貨物において最も効果的であった。

既存制度の修正や拡充に対して、電子通関システムは新制度の導入である。このように、航空

輸送の発展に対して、貿易管理サブシステムは伝統的制度の応用と革新的制度の導入によって対応してきたのである。

2-3 航空貨物保険

2-3-1 航空貨物保険制度の発展

「危険あるところに保険あり」の言葉が示すように、新しい危険が発生するたびに、それを担保する保険制度が生まれてきている。保険業界は、利益の見込めるリスクであればいかなるリスクであっても、果敢にその担保範囲を広げていった。結果として、保険制度はその誕生以来、環境の変化に柔軟に対応してきたといえる。

航空貨物の分野においても、この柔軟性はいかなく発揮されている。英国では、航空機のテスト飛行の段階から、第三者損害賠償責任保険と機体保険が登場していた。航空貨物保険においても、第一次世界大戦直後の航空貨物がごく少量の貴重品と郵便物に限られていた時代から、その引き受けが始まっている。

当初は、航空貨物専用の貨物保険約款ではなく、運送保険によって陸上運送、河川運送および航空運送を包括的に担保する方法を採用していた。この時期までは、保険引受けも航空保険市場で行われていた。

その後、欧米の各国ともに、海上保険約款に準じた普通保険約款を策定していった。保険の引受け自体も、航空保険市場から海上保険市場に移行していく。航空保険市場は、機体保険、第三者責任保険、旅客責任保険などが中心であり、航空貨物のリスクはむしろ海上貨物と類似性が高かったことがこの理由である。

欧米の国々は、それぞれ独自の航空貨物用保険証券を使用していたが、内容はほとんど英国の慣習にあった分損担保の形式に準じていた。ロンドン保険業者協会が1951年に制定した ICC (All Risks) は荷主保険 (Shippers Interest²⁹) の原型となっている。1963年にそれが改訂されたあと、1965年には IACC (All Risks) が採択された。また、1982年には ICC (A)(B)(C)の制定と同時に、(A)条件に準じた ICC (Air) が制定された。

航空貨物保険約款の内容は、このように、古くは海上保険の分損担保、近年では全危険担保あるいは ICC (A)条件に準じている。具体的にいうと、それは若干の追加条項を除けば、船舶の堪航性に関する条項や担保違反に関する条項に代表されるように、海上保険の内容の削除、荷下り後の保険期間限度の60日から30日への短縮など、海上保険の内容を変更することが中心であった。海上保険を航空貨物保険に適応させる過程が、削除や変更が主であったという事実からすると、航空運送は海上運送と異なる独自の運送手段であるが、結果的に、こと貨物の被る危険に関する限り海上保険に包含される、ということができる。

貨物保険サブシステムの航空運送への適応あるいは構造変化は、大変素早く行われた。その内容は海上保険という既存の制度に準じるということであった。そして、各国の保険会社は、英国の制度に従うということによって制度変化に対応した。

2-3-2 航空貨物保険制度の現状

航空貨物の事故率は、海上運送に比較すると低いといわれる。これは、運送時間の短さやその危険度の低さ、さらには狭い空間による貨物可動性の低さなどが要因といわれている。

そのため航空貨物の付保率の低さもかねて論じられていた。この点について、「我国における航空貨物輸送の実態報告³⁰⁾」では、「当社が保険をかけることが求められているトレード・タームズの場合には（輸出であれば CIF, CIP, Delivered 系, 輸入であれば Ex 系, FOB, C & F, FCA, CPT), 必ず保険をかけている」という解答と「ほとんどかけている」という解答が合計で80%³¹⁾近くなっている。

しかし、この調査では、航空貨物における付保動向を知ることはできない。質問の中に、「当社が保険をかけることが求められるトレード・タームズ」として、輸出の CIF, CIP 以外にも Delivered 系, 輸入では Ex 系, FOB, C & F, FCA, CPT が指定されている。輸出の CIF と CIP では売買契約上義務が生じるので保険をかけるのは当然である。航空貨物の付保動向を知るには、売買契約上付保が義務ではなく、自分のために保険をかける場合の付保率が必要となる。

荷主保険と IACC (All Risks) あるいは ICC (Air)³²⁾ の使用比率であるが、前者が6.7%, 後者が81.6%と、圧倒的に直接、保険会社あるいはその代理店と保険契約を締結することが多い。

2-4 航空運送状と決済

2-4-1 航空運送状の性質

航空運送人に運送を依頼し、貨物を引き渡すと航空運送状 (Air Waybill, AWB) が発行される。直接、航空会社に運送を依頼する場合には、航空貨物代理店が荷主に航空運送状を発行する。しかし、混載貨物では契約運送人である混載業者が荷主に独自の航空運送状を発行し、実行運送人である航空会社の代理店が混載業者に航空会社の航空運送状を発行する。このとき、前者を House Air Waybill (以下 HAWB) といい、後者を Master Air Waybill (以下 MAWB) という。HAWB の内容は MAWB に準じているので、運送人の違いを除けば両者はほとんど同じである。ここでは、特に断りがなければ、航空運送状とは航空会社の発行するものを指す。

ワルソー条約では、航空運送人は荷送人に航空運送状を作成して交付することを請求できると規定し³³⁾、第一義的には荷送人にその作成義務があることを明示している³⁴⁾。しかし、実務では航空代理店が作成し荷送人に発行することが一般的である。IATA 決議や IATA 貨物代理店契約書には航空運送状作成についての規定がなされている。

航空運送状は反証がないかぎり、契約の締結、貨物の受取、運送条件について証明力をもつ³⁵⁾。貨物の重量、寸法、荷造り、個数に関する航空運送状の記載もまた証明力をもつ³⁶⁾。このような規定から、航空運送状は運送契約の証明書類と貨物の受取証としての性質をもつことがわかる。しかし、モンリオール第4議定書5条では、ペーパーレス・ドキュメンテーションを前提として、航空運送状以外の手段を運送契約の証拠や貨物受取証として認めている。よって第4議定書では、航空運送状が運送契約と貨物受取りの唯一の証明手段ではないことになる。

ワルソー条約では、流通性 (Negotiable) のある運送状の作成を妨げるものではないとし、有価証券としての発行を許容している³⁷⁾。が、実際には、IATA 決議によって有価証券としての発行は禁止されている。

船荷証券は一般に、契約書の証拠、貨物受取証、有価証券としての性質をもつ。しかし航空運送状は、以上のように有価証券としての性質をもっていない。

このほか、船荷証券は受取式と船積式の違いがあるが、航空運送状は常に受取式として発行さ

れている。

2-4-2 決済制度の変化

以上の性質と種類からなる航空運送状に対して、貿易決済制度はどのように変化してきたのであろうか。ここでは決済システムの中心である信用状制度の対応を、「荷為替信用状に関する統一規則および慣例」(Uniform Customs and Practice for Documentary Credits: 以下信用状統一規則という)の観察を通じて分析する。

第一次世界大戦によって、国際経済の中心はヨーロッパからアメリカ合衆国に移った。と同時に、ヨーロッパで育まれた国際取引の慣習もアメリカに移入されていった。しかし、アメリカ人はそのような慣習に不慣れなため、いろいろな問題やヨーロッパ商人との紛争が生じることとなる。³⁸⁾信用状決済はそのひとつであった。

1920年に設立された国際商業会議所(International Chamber of Commerce)の重要な課題は、様々な国際取引の慣習や手続きについての統一解釈や手続き基準を作成することであった。決済制度の根幹をなす信用状手続きの統一は、そのなかでも緊急を要するものであった。

このような中、国際商業会議所は1933年信用状統一規則を採択した。しかし、条文には航空運送に関するものは見当たらない。当時すでに航空機による商業輸送は始まり、各国の路線拡大競争も激しかったのであるが、いまだ貿易品の輸送手段としては考えられていなかったであろう。かろうじて間接的にも関わりがあると思われるのは、受取船荷証券についての条文であり、原則として受理するとの規定がなされている。この規定については、受取船荷証券の拒絶を主張するイギリスと、受理を主張するアメリカの意見が対立し、結局アメリカの意見が取り入れられた。⁴⁰⁾イギリスは自国の慣習との不一致を理由に、1933年信用状統一規則の採択を見送った。

また、第20条のフォワーダー船荷証券(Forwarders' Bill of Lading)の受領を拒絶するとの規定も、航空運送におけるHAWBとの関わりで興味を引くところである。ここにいうフォワーダーは、個別に運送をした場合には運賃が高くなる少量貨物を取りまとめて相当量の貨物に仕立て、船会社に対して大口の貨物として運送を依頼するもので、船荷証券を発行することがあると定義されている。⁴¹⁾これは、混載業者のことを意味し、船荷証券を発行するということから、運送を請け負う契約運送人のことを指す。

このようなフォワーダー発行の船荷証券を拒絶する理由は、運送品がすみやかに船積みされるという保証がないからであるとされている。⁴²⁾契約運送人発行の運送状を認めないという規定は、その後1974年信用状統一規則まで採用されていた。

第二次世界大戦をはさんでおよそ20年後の1952年に、1951年信用状統一規則が発効した。改正のポイントは、取消可能信用状(Revocable Credit)の取消通知が買取銀行に到着する前に買収されている場合には、発行銀行は代金支払いに応じなければならないこと、買取銀行は書類を精査しなければならないこと、銀行が受理する書類に航空郵便受取証(Air Mail Receipt)と航空運送状が追加されたことの3点である。

大戦中は信用状統一規則の改訂作業が滞っていたため、航空運送状が受理書類に入ったのが1951年規則になってしまった。このこと自体はやや遅きに失した感があるが、航空貨物輸送の発展は貨物専用機が出現した60年代に実質的に始まるので、取引上は大きな混乱はなかった。

1951年規則は、航空運送状を規定に設けたという意味で、航空貨物運送上大きな意味をもつ。

採択した国も欧米諸国を含む77カ国におよんだ。しかし、イギリスは1933年に引き続き採択を見送った。理由は、イギリスを中心とするスターリング・ポンド決済地域の慣習と異なっていたということである。この違いは、具体的には受理される船荷証券の種類と保険書類についてであった。

その後、信用状統一規則は、1962年、1974年と改定された。1962年規則にはイギリスおよびスターリング決済地域の国々も加入し、文字通り国際統一規則となった。しかし、航空運送に関する新しい規定はなかった。

この後に採択された1983年信用状統一規則では、スタンバイ信用状（Standby Letter of Credit）と後日支払い信用状（Deferred Payment Letter of Credit）についての規定を追加するとともに、フォワーダー発行の運送書類を条件付で認めた。

1974年信用状統一規則では、「信用状が複合運送書類を要求している場合には、呈示されたとおりの書類を受理する⁴³⁾」のように実質的にすべての複合運送書類の受理を定めている。しかし、複合運送書類に関する問題や紛争が多く報告されていることから、1983年信用状統一規則では以下のように定めている。

「運送書類を要求している信用状が、海上船荷証券または郵便小包受領書もしくは郵送証明書⁴⁴⁾を定めていない場合には、……信用状にほかに異なる規定がないかぎり、銀行はフレイト・フォワーダーによって発行された運送書類を拒絶する。ただし、その書類が国際商業会議所により認められたFIATA Combined Bill of Ladingである場合、またはそれが運送人としてあるいは記載運送人の代理人として行動するフレイト・フォワーダーによって発行されたことを示している場合には、このかぎりではない」。

それでは、この規定によって何がどのように変わったのであろうか。それには、まず「運送人」の定義を明確にする必要がある。運送人の定義には、自己の名において荷主と運送契約を締結する者、つまり契約運送人を意味する場合と、運送の実行を行う者、つまり実行運送人を意味する場合、そしてその両方を意味する場合がある。1974年規則までは、運送人とは実行運送人を指すものと考えられていた。

1983年統一規則でも明らかな定義がなされているわけではない。しかし、同規則の起草者は、「運送人」とは契約運送人を意味するととらえていたことが報告されている⁴⁵⁾。「運送人」を契約運送人と考えると、25条dの規定は、フレイト・フォワーダーを契約運送人とそれ以外の者に分け、前者の発行した運送状は受理すると考えることができる。

これに関連して、航空運送において発行される運送状の種類が問題となる。航空運送に関する書類としては、1951年統一規則において航空運送状が受理されるということが規定された。しかし、1974年統一規則までは、「運送人」は実行運送人のみを意味していたため、航空会社発行の運送状だけが受理され、混載業者が発行するいわゆるHAWBは拒絶されると解釈されていた。

1993年信用状統一規則では、「運送人」は契約運送人を意味するということと、「銀行は、信用状にほかに異なる定めがないかぎり、つぎの運送書類を受理する。記載運送人またはその代理人により発行された文面とみられ、かつ場合に応じ、物品の発送もしくは受取または積込を示しており、かつ、原本が2通以上発行されているときは、荷送入に対して発行された原本全通からなり、かつ、信用状の他のすべての条件を満たしているもの⁴⁶⁾」という規定から、混載業者発行の

HAWBも受理されると解釈することができる。

1983年信用状統一規則の運送書類に関する規定は、限られた表現によって多くの運送書類を効率的に規定するものであった。しかし、反面あまりに概略的であるため、その解釈に統一性がなく草案者の意図も不明確であるとの批判をうけた。さらに、信用状に基づいて銀行に呈示される書類のおよそ半分は、外観上のディスクレパンシー（Discrepancy）や信用状条件との不一致があり、そのため信用状に関する訴訟も増えているという報告もある⁴⁷⁾。このような点から、条文そのものの明確性を高め、加えて運輸産業や通信手段のさらなる発展に適應するように改定がなされた。これが1993年信用状統一規則である。

航空運送関連でいえば、船荷証券、海上運送状、用船契約船荷証券など7つの運送書類とともに、航空運送状を表題としてかかげ、それらが銀行によって受諾される条件を明記した点が注目される。混載業者発行のHAWBについては、フレイト・フォワード発行の運送書類と題して、運送人としてあるいはその代理人によって発行されたことを前提に、受理することが定められている。

2-4-6 決済制度の問題点

主要路線の混載化比率は大変高く、90%を超えている路線が大半である。これは、輸出者や荷送人に交付され、決済のために銀行に提出される運送状が、ほとんど混載業者発行の航空運送状（HAWB）であるということの意味する。信用状統一規則も1983年より、混載業者が運送人として行動するかぎり、この航空運送状の受諾を認めている。

しかし、実際には、HAWBが運送人によって発行されていないという理由で、信用状発行依頼人である輸入者が支払を拒んだり、値引きを要求する例がいまでもある。輸出地の買取銀行も、輸入者が支払拒絶をする可能性を考慮して、Cable Nego. か L/G Nego. によって荷為替を買い取るということもある。

輸入者側の支払拒絶は正当なものではなく、マーケット・クレームとみなされるものがほとんどである。しかし、このようなダーティ・クレームに口実を与える原因は、1993年以前は契約運送人であろうがなかろうが、フレイト・フォワード発行の運送書類は拒絶されており、航空運送では航空会社発行の航空運送状だけが受け付けられていたからであろう。また、1983年規則および1993年規則ともに、フレイト・フォワード発行の運送書類でも、契約運送人として行動するものにかぎり認めており、それ以外のフォワード発行の運送書類は拒絶されるということを定めている。このことも誤解を生じさせる遠因となっているかもしれない。

信用状統一規則の策定当事者つまり銀行側は、混載貨物の隆盛を見誤ったのかもしれない。そのため、HAWBの受理が遅れてしまい、結果的に今でも実務に混乱を生じさせている。

航空運送状は、貨物を運送人が引き受けた後に交付される⁴⁸⁾。運送人の署名は、貨物を航空機に積み込む前に行われなければならない⁴⁹⁾。この点から、航空運送状は常に受取式として発行される、ということがいえる。

外為事故のひとつに「空券」といわれるものがある。信用状条件に合致した荷為替手形が、輸出地の銀行から輸入地の信用状発行銀行に送付されてきても、肝心の貨物が輸入地に届かないということである。これにはいくつかの原因がある。ひとつには、運送人が貨物を引き受けた後、なんらかの理由で航空機に積み込まれていない、ということである。また、航空機に積み込まれ

たのであるが、積み替えや積み降ろしの際に紛失してしまい行方がわからなくなる、ということもある。さらに、詐欺行為として航空運送状が偽造されることもある。

この中で最も頻繁に起こるのは、輸出空港で運送人が貨物の引渡しを受けた後、予定の航空機に積み込まれないことである。特に、混載貨物などフォワーダーが運送を引き受けた場合に発生することが多い。

信用状取引は、「独立抽象性の原則」(Independence Principal)と「厳格一致の原則」(Strict Compliance Doctrine)に基づいて行われる。たとえ空券であったとしても、荷為替手形の内容が信用状条件に合致していれば、信用状発行依頼人である輸入者には支払いの義務が生じる。

このような事故を防ぐ方法は、何らかの手段で航空機への積込を確認して、それを航空運送状に記載することである。船荷証券では、1962年信用状統一規則より、受取式船荷証券(Received B/L)を船積注記によって船積式に変更する方法が認められ、コンテナ輸送で幅広く使用されている。航空貨物でも、1993年信用状統一規則27条で、「信用状が実際の発送日を要求している場合には、航空運送書類面にその旨の日付を特記したもの、航空運送書類にそのように示されている発送日が積出日とみなされる。本条において、航空運送状のフライトの番号と日付に関する情報は、そのような発送日の特記とはみなされない」と、海上コンテナ貨物の船積注記と同様の規定がある。しかし、信用状で実際の積出日を要求すること自体が少ないようであり、コンテナ貨物ほどには浸透していない。

空券を防ぐもうひとつの方法は、フォワーダーの航空運送状を認めないことである。信用状統一規則が1983年までフォワーダーの運送状を拒絶書類としていたのは、ひとつにはこのような理由からであった。以上からわかるように、受取式の航空運送状から生じる空券の問題と、先に述べたHAWBの問題は矛盾する側面をもつ。1983年統一規則からは、HAWBは受諾書類と規定された。混載貨物の隆盛を考えれば、これは当然のことである。しかし同時に、空券の危険性をも包含せざるを得なくなった。On Board Notationといった方法でも取り入れないかぎり、ふたつの問題のディレンマは続いていくであろう。

信用状の付かない取立て扱いの手形決済では、売買契約において、出荷書類を買主に提供することを条件として手形の支払いや引受を行わせる。つまり、この場合でも出荷書類は、何らかの方法で担保証券としての性質を持たなければならない。このため、慣習上、信用状決済と同じように、輸入地の銀行を航空運送状の荷受人として記載することが行われている。しかし、取立統一規則(Uniform Rules for Collection)では、銀行の同意なしに銀行を荷受人とすることを禁止している。

信用状の付かない荷為替取立決済では、輸入地の銀行は単に取立委任事務を行っているだけであり、物品の取引義務までも負わされるような慣習はできるだけ廃止すべきであるという意見によって、上の内容が1978年信用状統一規則6条で採用された。⁵⁰⁾

事前の同意なしに、航空運送状の荷受人欄に輸入地銀行名を記載することは、実務では幅広く浸透している。さらに、わが国の貿易保険における輸出手形保険では、信用状なしの決済で、輸出地の銀行が手形を買取ったあと、その手形が満期日に決済されないことによる銀行の損失を補てんする。この場合、流通性のない航空運送状では、荷受人を輸入地銀行とすることを条件としている。

取立統一規則の規定は、このような慣習や制度に反する。しかし、幸いなことに、これによる大きな紛争や問題は報告されていないようである。

2-5 トレードタームズへの影響

2-5-1 インコタームズの適応

トレードタームズ (Trade Terms)⁵¹⁾ は費用の分岐点をあらわすもので、同時に引渡の場所と方法、危険や所有権の分岐点なども示す条件である。このようにトレードタームズは採算条件以上の機能をもつので、条件によっては運送手段や輸送方法の変化に影響を受ける。従来使用されてきた条件、FOB、C & F、CIF などの条件はいずれも海上運送しかもコンテナ船ではなく在来船用の条件として発展してきたものである。このような条件は、航空運送の発展に対しどのように変化あるいは適応してきたのだろうか。

この問題の分析のためには、トレードタームズの国際統一規則であるインコタームズ (Incoterms) がどのように変化してきたのかを分析する必要がある。インコタームズは、1936年に最初の採択が行われ、その後、1953年、1967年⁵³⁾、1976年、1980年、1990年、2000年と改定が行われている。しかし、1967年までは航空運送に直接関係のある改定はないので、1976年以降の改定から説明する。

航空貨物運送の本格的な発展は、1950年代のジェット機の導入と1970年代からのジャンボ機の導入を契機としている。特にジャンボ機の導入によって輸送可能量は飛躍的に増え、本格的な航空貨物時代へ突入していった。このような発展に呼応するように、国際商業会議所は、1976年インコタームズの新条件として、航空貨物専用の FOB Airport (FOA) を採択した。

この条件では、売主は航空機への積載に先立ち貨物を運送人に引き渡し、このときまでの一切の費用を負担する。危険もこのときに移転する。FOB という名称を使用したのは、航空運送では FOB が比較的多く使用されていたことと、非流通性の運送状が使用される航空運送には、原則として現実的引渡条件である FOB が適していると考えたことなどが理由である。このことで分かるように、FOA は理論的整合性によって策定された条件である。ちなみに、慣習的に生成してきた条件より、理論的整合性を重視して条件を策定するという流れは、1953年インコタームズ⁵⁴⁾より明確になっている。

1980年インコタームズの最大の改正点は、コンテナ貨物用として、従来の FOB、C & F、CIF に対応した FRC⁵⁵⁾、DCP⁵⁶⁾、CIP⁵⁷⁾ の3条件が追加されたことである。新条件は、いずれも貨物引渡地点が本船上ではなく、コンテナや貨物そのものが運送人に引き渡されるコンテナヤードやフレイトステーションなどの内陸地点となった。海上コンテナ貨物と航空運送貨物は同様の運送形態をもつ。つまり両者ともに、荷主は国際運送手段への積載に先立ち、貨物を運送人へ引き渡すのである。この点から、FOA と FCR には実質的な相違はない。つまり、航空貨物に適用される条件として、全く同一の条件が2つ存在することとなった。

1980年代の物流上の大きな進展は、コンテナ貨物と航空貨物がさらに増加したことである。航空貨物のなかでも特に混載貨物の増加は顕著で、航空貨物増加分の大半は混載貨物が占めていた。このような状況の中、1990年インコタームズでは、運送人の定義を明確にし、契約運送人を含める規定をもうけた。これにより、契約運送人である混載業者の発行する HAWB が運送書類とし

て認められることになった。さらに FOB Airport を廃止し、Free Carrier を、運送人に引き渡す形式をもつあらゆる運送手段に適用できるように改定した。

Free Carrier (FCA) は、1980年に採択されて以来、引渡地点と費用分岐点が不明確であるという批判があいついだ。FCA は原則として、買主が運送手配を行う条件である。買主が手配した運送手段が売主の倉庫まで引き取りに来る場合や、市内の貨物ターミナルや輸出港に隣接したコンテナヤードで引き渡すなど、引渡地点が様々で、費用分岐点の解釈も不明確となることが多かった。1990年インコタームズは、鉄道、道路、内陸水路、海上、航空など運送手段別に貨物引渡方法を定めていたのであるが、同じ運送手段でもいくつかの引渡地点が存在していたので、問題の解決にはならなかった。

2000年インコタームズは、この点を考慮して運送手段別の規定をやめて、買主手配の運送手段が売主の倉庫などに貨物を引き取りに来る場合と、それ以外の場合に分けて規定をした。そして、前者では、運送手段への積載は売主の義務とし、後者では国内運送手段から荷おろしせずに運送人に引き渡すと定めている。

航空貨物用のトレードタームズの使用を推進する動きとして、国際商業会議所は、1997年12月に、売買契約のモデル契約書である ICC モデル国際売買契約書⁵⁸⁾を出版した。出版の目的は、いわゆる「契約書の争い」⁵⁹⁾を解決することである。同時に、コンテナ貨物や航空貨物用の各条件の使用拡大も目的とし、トレードタームズの推奨条件として、FCA, CPT, CIP など7条件をあげ、FOB, CFR, CIF などはその他の条件として扱っている。

2-5-2 ブラック・ボックス化とインコタームズ適応の問題点

航空運送は貨物を運送人に引き渡す形態をもつ運送手段である。その運送人が実運送人あるいはその代理人に限定されている場合には、引渡時点は比較的明確であった。しかし、フォワーダーたる混載業者が契約運送人として、運送人に定義されると、引渡の時点あるいは場所の解釈が大変複雑で難しいものとなった。それは、フォワーダーの多機能化の商流的側面である多人格化により、運送人として貨物を引き取る時点がブラック・ボックスの中に入ってしまったからである。このことにより、インコタームズでは、運送人引渡条件の「引渡」について明確に規定することが大変難しくなった。

1976年インコタームズの FOA では、「空港内で運送人へ引き渡す」と規定し、引渡場所を明確にしていた。しかし、混載業者はほとんど荷主の倉庫から貨物を引き取るということで、「空港」という場所が実質的に意味のないものであったことから、1980年と1990年インコタームズでは、FCA (FCR) において、「売主は、物品を買主指定になる運送人の管理下に引き渡さなければならない」や「物品が航空運送人またはその代理人に引き渡されたとき、引渡は完了する」という規定になり、具体的な空港という場所は削除された。しかし、一方でこのような概略的な規定では、引渡地点やそれともなって費用の分岐点が不明確であるとの批判を受けることになる。この点を考慮して、2000年インコタームズでは、同じく FCA で引渡が売主の施設で行われる場合と、そのほかの場所で行われる場合に分けて規定した。前者では、指定の運送手段に積み込まれた時に引渡は完了するとし、後者では、運送手段の上で運送人の管理下にゆだねられた時としている。しかし、この規定についても、「EXW との区別がつきにくい」や「混載貨物の物流プロセスを反映していない」などの批判が絶えない。

これはインコタームズの規定の問題というよりは、ブラック・ボックス化によって、引渡地点が不明確となってしまった結果である、ととらえるべきである。

2-5-3 航空貨物とトレードタームズの実際

1997年に刊行された『我国で使用されるトレードタームズ（貿易定型条件）の動向調査』（日本大学産業経営研究所）は、日本におけるトレードタームズの使用実態を明らかにしている。この調査は、1995年から2年間にわたり行われたもので、171件（トレードタームズ3,204件）のアンケート調査と、総合商社A社の1995年の1月から12月までの契約データから取り出した134,803件のトレードタームズを分析したものである。この調査の時点で、FOAが採択された1976年インコタームズから19年が経過している。

アンケート調査の結果では、輸出ではFCAとCIPをあわせて3.2%、輸入ではFOAだけで4.3%となっている⁵⁹⁾。しかし、総合商社A社の実績では、輸出入ともに、コンテナあるいは航空貨物用条件の使用は1%にみえない。

また、2004年に刊行された『我国における航空貨物輸送の実態調査』（日本大学産業経営研究所）でも同様の調査を行っている。これは、2003年と2004年の353社から回答のあったアンケート調査の報告書である。それによると、コンテナあるいは航空貨物用条件の使用は、「使用している」と「（在来船条件と）併用だが（コンテナ航空貨物用条件が）多い」をあわせると4.3%となっている⁶⁰⁾。輸出入の別は不明である。正確な分析のために、先の調査におけるアンケート調査と比較すると、この間8年間が経過しているのだが、使用比率にほとんど変化がない。

第3章 結 論

1 制度・慣習の連鎖的变化

取引システムが航空運送の進展によってどのように変化してきたのかを、物流、貿易管理、決済、貨物保険、トレードタームズの各サブシステムに分けて観察してきた。ここでは、このような変化の連鎖を横断的に分析する。

航空運送の登場と発展は、その過程で、航空貨物代理店制度、混載貨物制度、受取式積載などの特有の制度・慣習を生み出してきた。たとえば、混載制度は、物流過程全般に不慣れで集荷能力がない航空会社が、効率的に貨物を集荷するために導入し利用してきた制度である。混載制度は、具体的には、低減運賃率を利用することにより発展してきた。この結果、運送契約の多重化が生じ、「航空運送事業とフォワーダーとの完全な垂直的棲み分けが形成されていった⁶¹⁾」といわれている。

代理店制度や混載貨物制度は、フォワーダー企業が様々な人格を有して物流過程をこなしていくという多機能化のひとつの表れでもある。この多機能化は商流という観点から言えば、多人格化と定義できる。フォワーダーの多人格化は、物流過程のブラック・ボックス化を生じさせた。

航空貨物では、荷受人が積込みをおこなうことはなく、運送人あるいはその代理人が、積込みに先立って、荷送人から貨物を引き取る。このような積載形態は、コンテナ貨物では一般におこなわれていることである。航空運送でも、当初からこのような形態が採用されていた。理由は、

航空運送の迅速性のためには、迅速な積載が必要であること、さらには、旅客機の下部貨物室を利用して時代から運送人が積載していた、などである。これが、トレードタームズの国際統一規則であるインコタームズの規定を変更させることになり、航空運送用の条件や運送人引渡の条件を登場させた。

このような航空運送の物流上の特徴が、様々な航空貨物特有の制度・慣習の要因となっていった。たとえば、フォワーダーの多機能化つまり多人格化は、同一企業内でかたや荷送人として、かたや運送人の代理人として運送契約を締結する「混載貨物における企業内契約」を生じさせた。

混載制度は、ジャンボフレイターの導入によって急増したスペースを効率よく販売するための有力な手段であったが、同時に運送契約の多重化が生じ、上にあげた「企業内契約」の原因のひとつとなった。また、契約運送人発行の House Air Waybill という書式も生み出した。この HAWB についてさらにいえば、迅速な輸送という点から常に非流通性であり、運送人引渡という点から受取式の書類となっている。

HAWB が非流通性として発行されるということから、信用状取引や D/P 決済など、銀行が書類に担保権を設定する必要が生じたときには、荷受人を銀行とする「銀行荷受人」という制度が一般的になった。この銀行荷受人の結果、Trust Receipt 制度のひとつである Release Order という制度が一般化した。

また、航空運送状の大半は混載貨物であり、発行される運送状は HAWB という点と、受取式であるという点から、出荷書類は到着しているのに貨物自体が航空機に積み込まれていないといういわゆる「空券」という問題の原因となった。

通関制度については、海上運送の場合より一層迅速な通関が要求され、結果としてオンライン通関制度である NACCS や一連の簡易通関制度が創設された。

保険制度については、当初、海上保険証券の援用で済ませていたが、その後、航空貨物専用の条件整備をおこなった。

2 機能的制度・慣習と調整的制度・慣習

以上の制度・慣習を列挙すると、航空貨物代理店制度、混載制度、受取式積載、企業内契約、HAWB、受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズ、簡易通関、オンライン通関、航空貨物保険制度などである。これらは、貨物の迅速な移動という点から生成された制度・慣習と、そのような制度・慣習の生成や変化にともなう問題点や矛盾点を解決するために生成された制度・慣習に分けられる。

たとえば、混載制度、受取式積載などは貨物の迅速な移動を実現するために生成されてきた制度・慣習である。一方、受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズなどの各制度・慣習は、制度・慣習全体のスムーズな連携を実現するためのものである。

貿易取引では、貨物、対価、荷為替書類（出荷書類）が物理的に移動する。これらをそれぞれモノ・カネ・カミと表現する。貿易取引では、モノ・カネ・カミだけが物理的移動の対象であるから、関係当事者は、そのような移動をできるだけ迅速に安く安全に移動させようとする。このような目的で生成された制度・慣習を機能的制度・慣習（Functional Institutions and Customs）と

分類する。

モノ・カネ・カミの物理的な移動には、関係当事者間の権利・義務の移動がともなう。このような権利・義務の移動を明確に整理するための制度・慣習がかたや存在する。受取式運送状、非流通性運送状、銀行荷受人、Release Order、運送人引渡トレードタームズなどの制度・慣習は、関係当事者間の権利・義務の移動を整理するためのものである。このような目的のために生成されたものを調整的制度・慣習（Coordinating Institutions and Customs）とする。

制度・慣習の変化は機能的制度・慣習からはじまる。商取引という経済行為では、モノ・カネ・カミの物理的移動こそが実体だからである。モノ・カネ・カミの物理的移動手段は、その時代における科学技術の進歩の影響を受ける。たとえば、プロペラ機、ジェット機、ジャンボ機などが開発されると、すぐに貿易運送に導入され、貿易取引制度・慣習を変化させてきた。貿易取引の制度・慣習の変化が、歴史的に観て、郵便制度、電信通信手段、運送手段、電子的通信手段などの影響を受けてきたことをみれば、このことは明白である。

調整的制度・慣習は、新しい機能的制度・慣習の導入を受けて変化し適応する。それは、モノ・カネ・カミの物理的移動には関係当事者の権利・義務の移動が付随するからである。機能的制度・慣習の変化に対応し、調整的制度・慣習も変化を強制されるということになる。調整的という概念があらわすように、それは常に受動的で後発的である。

機能的制度・慣習の変化にもとづいて調整的制度・慣習の変化が発生することを、機能的制度・慣習の調整的制度・慣習に対する優越性（Superiority of Functional Institutions and Customs to Coordinating Institutions and Customs）と名づける。

3 両性的制度・慣習

制度・慣習の中には、常に機能的であるとか調整的であるとかはいえないものがある。たとえば、航空貨物代理店制度は、その名称があらわすように調整的な制度である。しかし、一方で、貨物の物理的移動を促進する機能もあわせもつ。同じように、受取式積載制度は機能的側面と調整的側面を有している。より正確な表現を使用すれば、ある制度・慣習をつぶさにみれば、その中にはより細かい制度・慣習が存在している。このような分割を繰り返していけば、最終的には、機能的かあるいは調整的かいずれかの性格を明確にもつ制度・慣習に到達するのである。つまり、より大きなシステムである制度・慣習はその中により細かな制度・慣習を包含するから、その中には機能的なものと同時に調整的なものが混在するということになる。

ふたつの性質をもった制度・慣習を包含するかどうかはその制度・慣習が入れ子構造を持つかどうかにかかっている。このような制度や慣習を両性的制度・慣習（Amphoteric Institutions and Customs）と名づけることにする。両性的制度・慣習は、システムを大きくとられた結果として観察されるものである。そのため、制度・慣習の変化を観察する場合には、その性格がいずれか明確になるまで細かく分割しなければならない。両性的制度・慣習においても、その中の機能的制度・慣習と調整的制度・慣習を比較すると、機能的制度・慣習の優先にはかわりない。

4 調整的制度・慣習の連鎖的変化の不完全性

制度・慣習は連鎖的に変化するのであるが、そのような変化は調整が完全になるまで続くわけ

ではない。調整的制度・慣習の変化のなかには中途半端に終わるものがある。

たとえば、航空運送の受取式積載という特徴により、従来のトレードタームズの使用に問題を生じさせたのだが、インコタームズは新条件を採択したにもかかわらず、一般に普及していない。また、同じく受取式積載制度により航空運送状が受取式となったにもかかわらず、それ以上の調整的の制度・慣習が生成せず、空券の問題を引き起こしている。さらに、フォワーダーの多機能化は、商流という観点から多人格化という問題を引き起こし、混載貨物における企業内契約の原因となっている。企業内契約は法的に問題の多い契約制度であるにもかかわらず、それ以上の調整がおこなわれていない。

このように、調整的の制度・慣習の連鎖的の生成や変化が中断する現象を、調整的の制度・慣習の不完全性（Incompleteness of Coordinating Institutions and Customs）と名づける。この不完全性が存在する制度や慣習では、制度・慣習の不完全性にもなう問題点が観察される。上にあげたトレードタームズの問題点、空券の問題、企業内契約の問題などはその典型的な例である。

それではなぜこのような変化の連鎖が中途半端で終わってしまうのであろうか。これにはいくつかの理由が考えられる。ひとつには、変化の連鎖が終了しているわけではなく、単に時間がかかっているために、短期的に観察すると変化が頓挫しているようにみえるだけであるという考え方である。これについては、検証するだけの十分な証拠が見つからなかったため、この論文では言及しない。別の有力な説明は、上に述べた「機能的制度・慣習の調整的の制度・慣習に対する優越性」である。

たとえば、空券の問題を取り上げよう。航空運送の大半は混載貨物として運送される。これは、航空貨物は本来少量貨物が多いこと、航空会社として小口貨物を多数扱うより、大量貨物を取り扱った方がコスト減となるなどの理由からである。一方、航空貨物はその当初より運送人が積載に先立ち貨物を引き取り、航空に積み込んでいたという点から受取式積載方法を採用している。このため、運送状は受取式として発行される。このような制度・慣習より、航空貨物には空券が発生することがある。空券とは、出荷書類には何の問題もないのであるが、貨物が予定の便に積載されていない現象をいう。その頻度は海上貨物より多いといわれている。

この空券の問題を解決する方法は、混載業者発行のHAWBを銀行が受理しないこと、積載確認を行って航空運送状を積載式として発行することである。積載式運送状は可能であるとしても、混載貨物が9割を超えるという状況においては、HAWBを決済時に銀行が拒絶することは大きな混乱を招く可能性があり、非現実的である。

もうひとつの例は、トレードタームズの解釈に関する問題である。航空運送の物流過程はフォワーダーの多機能化という言葉で表現できる。これを商流という観点からみれば、多人格化と言い換えることができる。この多人格化は、商流過程が不明確になり、的確にとらえることができないというブラック・ボックス化の原因となっている。1980年、1990年、2000年の各インコタームズにおける運送人引渡3条件の貨物引渡に関する表現の複雑さや混乱はこの結果であろう。しかし、トレードタームズの条文を明確にするために、ブラック・ボックス化自体を解決することは無意味であると同時に不可能である。

つまり、「機能的制度・慣習の調整的の制度・慣習に対する優越性」は、制度・慣習変化の一方的連鎖を説明したものであるが、同時に調整的の制度・慣習から機能的の制度・慣習への連鎖の流れ

がないということも説明しているのである。このハイアラーキー（Hierarchy）構造において、下位にある調整的制度・慣習がもつ問題点の唯一の解決方法として、より上位にある機能的制度・慣習の変化や修正が必要な場合には、そのような解決はなされず、調整的制度・慣習の問題点は放置されるのである。そのため、調整的制度・慣習の連鎖的变化は不完全なまま終了するのであろう。

注

- 1) 青木昌彦・奥野正寛編著『経済システムの比較制度分析』東京大学出版会、1996年、2ページ。
- 2) 日本における私経済的貿易研究の系譜や領域については、横山研治『航空運送と貿易システム』同文館、2000年、1～16ページを参照のこと。
- 3) 同上、7～9ページ。
- 4) 日本航空調査室編『日本航空20年史』日本航空株式会社、1979年、519ページ。
- 5) Convention for Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air
- 6) 日本航空調査室編、前掲書、520ページ。
- 7) United Aircraft & Transport, Transcontinental Air Transport, American Airways, Eastern Airways
- 8) 日本航空調査室編、前掲書、521ページ。
- 9) 増井健一・山内弘陸『航空輸送』晃洋書房、1993年、2ページ。
- 10) 日本航空調査室編、前掲書、523ページ。
- 11) 坂本昭雄『現代空運論』成山堂、1988年、19ページ。
- 12) International Air Services Transit Agreement
- 13) Convention on International Civil Aviation
- 14) International Civil Aviation Organization
- 15) 坂本昭雄、前掲書、70～71ページ。
- 16) International Air Transport Association
- 17) 日本航空史編纂委員会編『日本航空史昭和戦後編』財団法人日本航空協会、1992年、402ページ。
- 18) 同上、403ページ。
- 19) その他には、1975年ノースウェストが太平洋線で、1978年には日本航空も747Fを就航させている。
- 20) 『大蔵省貿易統計』1970年～79年より。
- 21) 『運輸白書』1970年～79年より。
- 22) ヘーグ改正ワルソー条約を改正する条約である。
- 23) ヘーグ改正ワルソー条約を改正する条約である。
- 24) いわゆる Integrater である。
- 25) Nippon Automated Cargo Clearance System のアクロニムである。
- 26) 業者ごとに異なった運賃率を契約し適用する制度。
- 27) この格差は、航空会社運賃の混載運賃弾力性（Direct Cargo Freight Elasticity of Consolidate Cargo Freight）の低下とも表現できる。
- 28) 安藤平『通関制度史』日本通関業界連合会、1988年、242ページ。
- 29) 荷主保険とは、航空会社と保険会社の包括予定保険契約に基づいて、荷主が航空貨物運送状の保険欄に記入するだけで、簡単に保険がかけられる小口貨物用の損害保険である。
- 30) 小林晃研究代表「我国における航空貨物輸送の実態調査」産業経営動向調査報告第28号、日本大学産業経営研究所、2004年12月。
- 31) 小林晃研究代表前掲書、114ページ。

- 32) 旧証券と新証券の違いである IACC (All Risks) と ICC (Air) のそれぞれの使用比率は、今回の調査では明らかになっていない。
- 33) ワルソー条約5条(1)。同条約では航空運送状を Air Consignment Note と名称を使用している。
- 34) 航空代理店が荷主に代わって運送状を作成した場合、荷主は手数料を支払わなければならないが、この根拠はこの条文にある。
- 35) ワルソー条約11条(1)。
- 36) ワルソー条約11条(2)。
- 37) ワルソー条約10条(1)。
- 38) 第一次世界大戦前は信用状の使用数も少なく、判例も多くはなかった。その理由として、伊沢孝平『商業信用状論』有斐閣、1958年、14ページにおいて、国際的銀行決済制度が未発達であったこと、当時の信用状発行人が信用を重んじる豪商であったことがあげられている。
- 39) 1933年信用状統一規則19条 a。
- 40) 1920年に採択された米国信用状規約 (Provisions Adopted by New York Bankers' Commercial Credit Conference) の4条Dは、原則として受取船荷証券を引き受けることを定めている。
- 41) 伊沢孝平、前掲書、763ページ。
- 42) 同上、763ページ。
- 43) 1974年信用状統一規則23条。
- 44) 1983年信用状統一規則25条 d。
- 45) 東京銀行編『貿易と信用状』実業之日本社、1987年、249ページ。
- 46) 1983年信用状統一規則25条 d。
- 47) 『荷為替信用状に関する統一規則および慣例』ICC Publication No. 500, 1993年、4ページ。
- 48) ヘーグ改正ワルソー条約6条(2)。
- 49) ヘーグ改正ワルソー条約6条(3)。
- 50) 小原三佑嘉「90年代輸出入代金決済の要諦」『貿易実務ダイジェスト』日本関税協会、1991年、30ページ。
- 51) Delivery Terms ともいう。
- 52) ここでの在来船とはコンテナ船との対比としての表現であり、コンテナ船と異なり、貨物自体を船に設置されたクレーンで積み上げて積載する方式の船舶を指す。コンテナ船では、運送人への引渡は船積み前のコンテナヤードやコンテナフレイトステーションなどで行われるが、在来船では船上で行われる。
- 53) 1967年の改定は正式改定ではなく、1953年規則の追加であり、1967年モンリオール規則といわれている。
- 54) 1953年インコタームズ序文4。
- 55) Free Carrier。後に FCA となる。
- 56) Freight/Carriage Paid to。後に CPT となる。
- 57) Freight/Carriage and Insurance Paid to
- 58) The ICC Model International Sales Contract
- 59) 横山研治、前掲書、164～165ページの資料より。
- 60) 小林晃研究代表、前掲書、102ページの統計資料より。
- 61) 航空政策研究会編『現代の航空運送』勁草書房、1995年、101ページ。
- 62) 本論文第1章中。

参考文献

- Albaum, Strandskov and Duerr, *International Marketing and Export Management*, Addison-Wesley Longman Ltd., 1998
- Aoki, M., *Toward a Comparative Institutional Analysis*, Massachusetts Institute Technology, 2001
- Aoki, M., *Information, Incentives, and Bargaining in the Japanese Economy*, Cambridge University Press, 1988
- Aoki, M., *The Cooperative Game Theory of the Firm*, Oxford University Press, 1984
- Belay, S., *Export-Import Theory, Practices, and Procedures*, International Business Press, 2000
- Branch, A., *Export Practice and Management*, Business Press, 2000
- Brand, Ronald A., *Fundamentals of International Business Transactions*, Kluwer Law International, 2000
- Bridge, Michael, *The International sale of Goods— Law and Practice*, Oxford University Press, 1999
- Carr, Indira, *International Trade Law*, Cavendish Publishing, 2003
- Coase, R. H. “The nature of the Firm”, *Economica*, 1937
- Crime, Robert, *Shipping Law 2nd ed.*, Sweet & Maxwell, 1991
- Dimatteo, Larry A., *The Law of International Business Transactions*, Thomson, 2002
- Dornier, Earnest, Fender and Kouvelis, *Global Operations and Logistics*, John Wiley & Sons, 1998
- Gordon, John S., *Letters of Credits and Payment Methods*, Global Training Center, 2002
- Hardwicke & Emerson, *Business Law*, Barron’s Educational Series Inc., 1992
- Hillman, William C., *Letters of Credit*, Butterworth Legal Publishers, 1987
- Hinkeiman, Edward G., *International Payment*, World Trade Press, 2002
- Koestler, K., *JANUS*, Hutchinson & Co., Ltd., 1978 Sellman, Pamela ed., *Law of International Trade*, Old Bailey Press, 2003
- Lowenfeld, A. F., *International Private Trade*, Matthew Bender & Co., Inc., 1996
- Moens & Gillies, *International Trade and Business*, Cabendish Pub., 2000
- Parks, Alex L., *The Law and Practice of Marine Insurance and Average Vol. 1 & 2*, Cornell Maritime Press, 1987
- Rogers, Everett M., *Diffusion of Innovations*, The Free Press, 1982
- Salanie, Bernard, *The Economics of Contracts*, The MIT Press, 1997
- Sarcevic & Volken, *The International Sale of Goods Revised*, Kluwer Law International, 2001
- Schmitthoff & Dobson, *Charlesworth’s Business Law 15th ed.*, Sweet & Maxwell, 1991
- Sellman, Pamela ed., *Law of International Trade*, Old Bailey Press, 2003
- Seyoum, Belay, *Export-Import Theory, Practices and Procedures*, International Business Press, 2000
- Shippey, Karla C., *International Contracts*, World Trade Press, 2003
- Von Neumann, J. and Morgenstern, O., *Theory of Games and Economic Behavior*, Princeton University Press, 1944
- 青木昌彦・奥野正寛『経済システムの比較制度分析』東京大学出版会，1996年。
- 安藤平『通関制度史』日本通関業界連合会，1988年。
- 池尾和人・黄圭燦・飯島高雄『日韓経済システムの比較制度分析』日本経済新聞，2001年。
- 伊沢孝平『商業信用状論』有斐閣，1958年。
- 『運輸白書』1970年～79年。
- 宇野修『国際航空貨物マーケティング』白桃書房，1993年。
- 『大蔵省貿易統計』1970年～79年。
- 小原三佑嘉「90年代輸出入代金決済の要諦」『貿易実務ダイジェスト』日本関税協会，1991年。
- 来住哲二『基本貿易実務10訂版』同文館，2003年。

- 慶応義塾大学地域研究センター編『アジアの物流』慶応義塾大学出版会，1996年。
- 北原貞輔『システム科学入門』有斐閣，1986年。
- 航空政策研究会編『現代の航空運送』勁草書房，1995年。
- 小林晃研究代表「我国における航空貨物輸送の実態調査」産業経営動向調査報告第28号，日本大学産業経営研究所，2004年。
- 坂本昭雄『現代空運論』成山堂，1988年。
- 東京銀行編『貿易と信用状』実業之日本社，1987年。
- 新堀聰『実践貿易取引』日本経済新聞社，1998年。
- 『荷為替信用状に関する統一規則および慣例』ICC Publication No. 500，1993年。
- 横山研治『航空運送と貿易システム』同文館，2000年。
- 日通総合研究所編『物流ハンドブック』白桃書房，1991年。
- 日本航空史編纂委員会編『日本航空史昭和戦後編』財団法人日本航空協会，1992年。
- 日本航空調査室編『日本航空20年史』日本航空株式会社，1979年。
- 増井健一・山内弘陸『航空輸送』晃洋書房，1993年。
- 我妻栄『民法総則』岩波書店，1986年。

Study of Formations and Changes of Institutions and Customs in International Trade Systems

Executive Summary :

Export and import transactions are regarded as a collection of institutions and customs. The purposes of this study are to analyze and clarify the process of institutions' and customs' formations and changes in international airfreight.

Merchandise, money (foreign exchanges) and shipping documents (documents) move physically in an international transaction. Merchandise, foreign exchanges and documents are the only objectives that traders and related organizations move. They try moving swiftly, cheaply and safely. I categorize those institutions and customs into the functional institutions and customs. Rights and obligations flow together with merchandise, foreign exchanges and documents. There are institutions and customs to clarify their flows. I name them the coordinating institutions and customs.

The formations and changes of institutions and customs begin from functional ones. That is because the physical flows of merchandise, foreign exchange and documents are only substantial in an international transaction and influenced by technological development. Once a propeller plain, a jet plain and a jumbo freighter were developed, they were introduced to transport modes for international trade and changed the related institutions and customs. The other institutions and customs have also been influenced by the developments of mail service, telegraphic communication, transport modes, electronic data communication and so forth.

A coordinating institution or custom changes and adjusts to the formation or change of a functional institution or custom because the physical flows of merchandise, foreign exchanges and documents involve the flows of rights and obligations. Coordinating institutions and customs change or emerge according to the change or formation of functional institutions and customs. As the word describes, coordinating institutions and customs are always passive and happen later. I name this phenomenon "Superiority of Functional Institutions and Customs to Coordinating Institutions and Customs."

The formation or change of an institution or custom causes chain reactions but does not necessarily continue till the system becomes perfect. Some coordinating institutions and customs tend to be half-finished. I name this phenomenon "Incompleteness of Coordinating Institutions and Customs." You can observe a problem which is caused by "Incompleteness of Coordinating Institutions and Customs" no matter where this Incompleteness exists.

Empty documents, interoffice contracts and problems with trade terms in terms of black box are typical examples.

The above "Superiority of Functional Institutions and Customs to Coordinating Institutions and Customs" explains not only that chain reactions flow one-sidedly but also that chain reactions do not flow from a coordinating institution or custom to a functional one. In other

words, a problem about a coordinating institution or custom is left untouched when the only settlement is to revise a functional institution or custom. Therefore, such chain reactions stop in an unsatisfactory condition.