

アメリカにおける AIR EXPRESS

吉 川 貫 二

- I は し が き
- II AIR EXPRESS の初期の開発
- III AIR EXPRESS の全国的体制の成立
- IV AIR EXPRESS の全国的体制の成長
- V AIR EXPRESS の運営組織
 1. air express サービスの機能
 2. REA による air express の利益
 3. air express 契約の修正
 4. air express における収入の配分
- VI 戦時における AIR EXPRESS と AIR FREIGHT の開発
- VII む す び

I は し が き

航空機によって輸送される財貨、これを広く解釈すれば、郵便物・手荷物・小荷物・貨物など一切がこれに含まれることになるであろう。しかし、一般に、航空による荷物すなわち air cargo という場合には、郵便物や旅客の手荷物を除いたものについて総称されるのが通常である。ところが、アメリカ合衆国においては、この種の air cargo には、二つの形態がみられる。一つは、air express (速達小荷物) であり、いま一つは、air freight (一般貨物) であって、この両者は区別して取り扱われている。もっとも、air express といい、air freight といっても、航空機によって輸送される荷物であるという点では、異なるところはないし、また、この

両者の区別も必ずしも明確ではないが¹、この両者が区別せられる基本的な基準としては、そのサービス・スピード・運賃率・取り扱い・積荷の重量および大きさ・価格などの点におかれているものとみてよからう²。

air express は、旅客や郵便物とともに定期旅客機で取り扱われるのが普通であるのに対して、air freight は、定期旅客機のほかに、貨物専用機および不定期旅客機でも取り扱われる。air express における荷物は、昼夜の別なく、即刻に集荷して、これを目的地に向かうもっとも早い航空便（航空会社のいかに問わず）に積み込み、また、目的地で迅やかに配達しなければならないのに対して、air freight における集荷は、日中に行なわれ、旅客・郵便物その他の小荷物の一切を搭載して、なおスペースに余裕がある場合にのみ、積み込むことができるのであって、また、目的地での配達についても、土曜・日曜を除きその翌朝に持ち越される。air express の運賃は、1ポンド当たりの最低運賃を基準として決められるが air freight の運賃は、25ポンド当たりの最低運賃を基準として決められ、air express の運賃に比べてずっと低率である。また、air express の運賃には、一般的には、地上の集配サービスが含まれているが、air freight の運賃には特別の場合を除いて、この種の地上サービスは含まれていない³。

このように、air express を利用する一つの大きな利益は、それが積み込みの上で優位におかれていることである。air express は、郵便物、旅客の手荷物以外のいかなる貨物にも優先される。事実、どの航空会社も、第一に郵便物、第二に旅客とその手荷物、第三に air express、第四に air freight の順位をとっている⁴。

1 G. L. Wilson and Bryan, L. A., *Air Transportation*, 1949, p. 322.

2 T. Wolfe, *Air Transportation-Traffic and Management*, 1950, p. 588.

3 *Ibid.*, p. 589.

4 *Ibid.*

air express と air freight との間にみられる以上のような各級の区別からみて、アメリカ合衆国では、air express という言葉は、一般的には、後述する中間機関である Railway Express Agency (REA) を通して空輸される小荷物について用いられ、air freight という言葉は、航空会社が直接荷主のために輸送する貨物に対して用いられている。⁵

だから、air express の方は、緊急または高価であって、軽量でかさばらない小荷物の場合に適当しており、air freight の方は、相当容量の大きな貨物の定期輸送に適当しているといえよう。⁶

周知のとおり、戦後民間航空の発達は著しく、とりわけ、ここ数年ジェット旅客機の登場以来、それはまことに驚異に値するものがある。ところが、その華やかな発達が喧伝されるのは、主として旅客の面についてであって、航空輸送のいま一つの面である貨物については、とかく軽視されている感なしとしない。そこで、ここでは、民間航空において、これまで、あまり関心を持たれていなかったいま一つの面、すなわち、航空貨物、特にアメリカにおけるこの問題をとりあげてみたい。これまでのところ、航空貨物もまた旅客と同様に大幅な伸展をみてきたことは事実であって、その当初にあっては、運賃負担力の大きな高価品か、緊急を要する一部小荷物に限られていたものが、このところでは、航空貨物は、その数量についても、種類についても、著しい増進を示し、貨物専用機も広く運航される段階に至っている。

アメリカにおいて air cargo の主流をなすものは、今日の段階では、いうまでもなく前記の air freight についてであるが、この種の航空貨物が、体系的な運賃表の下に、その輸送が開設されたのは、1944年に American Airlines によって実施をみた以後のことで、航空機による荷物の輸

5 D. P. Locklin, *Economics of Transportation*, 5th ed., 1960, pp. 775-776.

6 Wolfe, *op. cit.*, p. 589.

送の先駆の形態は、むしろ air express であった。そこで、アメリカにおける航空貨物輸送の問題をとりあげるに当たって、発展史的には、順序として air express から説き起すことが必要であろう。この意味から、本稿では、紙数の関係もあって、まず air express の問題にのみ限定し、air freight の問題については、他日の機会に譲ることとしたい。

II AIR EXPRESS の初期の開発

アメリカ合衆国において、空によって最初に荷物が輸送されたのは、1919年11月7日のことである。この時輸送されたのは、重さ60ポンド、価格1,000ドルの絹織物5巻であった。この場合の輸送は、鉄道と航空との協同行なわれたもので、ニューヨークからデイトン（オハイオ州）までは鉄道便により、デイトンから、やはりオハイオ州のコロンバス（この荷物の受取人はコロンバスの百貨店であった）までは、ライト複葉機によって、この間65マイルを約60分で輸送された。同機にはパイロット⁷1名と乗客1名とが搭乗し、この荷物は乗客の膝の上で運ばれた⁸。

しかし、営業として、空によって荷物を輸送した最初の試みは1919年の冬のことである。この時に、American Railway Express Company が定期飛行でもって小荷物を輸送する可能性をテストするに当たって、当時もっとも大型な Handley-Page 4 発爆撃機に1,100ポンドの荷物を積載し、シカゴからニューヨークへノンストップ飛行が行なわれた。ところが生憎くと悪天候その他の故障のために、この飛行は途中クリーブランドで打ち切りを余儀なくせられ、この荷物は残りの区間を鉄道で輸送されると

7 この時のパイロットは、かの有名な Orville Wright の最初の門弟の一人である Phil Parmalee がこれにあたった。

8 J. L. Nicholson, *Air Transportation Management*, 1951, p. 381; Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 303; Wolfe, *op. cit.*, pp. 590-591.

いう結果に終わった。⁹しかし、この実験は、その当時相当の関心を引き起し、航空による荷物の輸送の可能性と鉄道および地上交通サービスの協力の価値とが実証された。¹⁰しかしながら、この年から1926年までは、定期運航による air express サービスの開発は、ほとんどみるべきものではなく、ただ僅かに、広告の目的で不定期または実験的に輸送されたに止まり、また、その間の輸送量もはつきりしない。¹¹というのは、当時運航能率がまだ初期の段階であったばかりでなく、政府からの補助金がなく、運賃は恐ろしく割高であったために、荷主としては、この種のサービスを利用するに至らなかったからである。¹²

- 9 J. H. Frederick and Lewis, A. D., *History of Air Express, Journal of Air Law and Commerce*, Vol. XII, No. 3, 1941, p. 203; Wilson and Bryan, *ibid.*, p. 303; Wolfe, *ibid.*, p. 389; Nicholson, *ibid.*, p. 381.
 10 J. H. Frederick, *Commercial Air Transportation*, 5th ed., 1961, p. 408.
 11 時には緊急のために輸送されたが、これについて Aeronautical Chamber of Commerce of America による1921~1924年の下記の如きデータが僅かに残されている。(Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 203.)

air express の業績 (1921~1924)

	1921	1922	1923	1924
運航者数	125	129	124	60
輸送荷物の数量 (ポンド)	123,221	110,663	208,302	71,004
平均運賃 (ポンドマイル)	.33	.03	.10	.0018

初期におけるアメリカとヨーロッパとの air express とを比較してみると、これは全く不公平であり、その比較の根拠は確実とはいえない。というのは、アメリカでは air express に対しては全然補助金を与えていなかったが、ヨーロッパ大陸では政府から手厚い補助金が与えられていたからである。したがって、ヨーロッパ大陸では、たとえば、1919年に London-Cologne, 1924年に London-Paris で、安い運賃で荷物専門の定期飛行を運航できたのは、このような理由からである。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 204.)

- 12 Frederick, *op. cit.*, p. 408.

この期間における air express のもっとも華々しい開発は、フォードが自社の航空機と乗務員をもって、個人的にデトロイトーシカゴおよびバッファローデトロイトをフォードの自動車と航空機の部分品を空輸したことである。一つには、Ford Aircraft Company が製作した航空機をテストするために、また一つには、パイロットの訓練のために、この種の運航は1925年から1932年(この年にフォードは航空機の製作を中止)まで存在した。しかし、これはもとより営業のためではなく、全く実験のためであった。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 207.)

1920年代の後半を通して、航空郵便が政府の手から民間事業に移されたことによって、荷物の航空輸送は刺激を受けた。郵便物の定期輸送は、コンスタントな収入源であることと相俟って、これまでよりもずっと低い運賃で、定期飛行による荷物の輸送に抛りどころを与え、1926年に初めて定期飛行による air express が開設をみたのであって、これを契機としてこの種のサービスのより広い利用が助成され、その後に見られるような air express 開発の端緒が開かれることとなった。¹³

1927年9月に至り、American Railway Express Company は、四つの航空会社と契約を締結し、air express の大陸横断サービスを開設した。これらの航空会社は、National Air Transport (ニューヨークーダラスーシカゴ)、Boeing Air Transport (シカゴーサンフランシスコ)、Western Air Express (ソルトレークシティーーロサンゼルス)、Colonial Air Transport (ボストンーニューヨーク) の4社であり、この場合 American Railway Express Company との契約では、航空会社はただ荷物の積み卸しと路線間の輸送を行なうだけで、荷物の集配サービスならびに必要な地上輸送の一切は、American Railway Express Company が引き受けることになる。¹⁴ これら4社の営業路線の総計は、僅かに4,571マイルに過ぎなかったが、翌1928年には、さらに3,209マイルの路線が他の航空会社によって、この種のサービスが拡張された。¹⁵

13 Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 303.

14 Frederick, *op. cit.*, p. 408.

15 Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 204; Frederick, *ibid.*, pp. 408-409.

16 1928年には、次の13の航空会社が air express 業務を始めた。(Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 304.)

Boeing Air Transport, Clifford Ball, Inc., Capital Airways, Inc., Colonial Air Transport, Inc., Colonial Western Airways, Inc., Canada Colonial Airways, Inc., Embry-Riddle Company, Mutual Aircraft Corporation, Northwestern Airways, National Air Transport, Inc., Pacific Air Transport, Standard Air lines, Western Air Express.

ところで、定期便によってair express が開始された当時の雰囲気を知るためには、1927年9月1日の朝に、鉄道、express および航空関係の一団の人達が格納庫の中で押し合いながら立っていたニュージャージーの小さな空港 Hadley Field (New Brunswick) での情景にしばし注意を向けてみる必要がある。これらの人達は、National Air Transport の営業路線における air express のスタートに立会うために、雨模様の9月の朝に集まったものである。

air express で運ばれる荷物は、ダグラスの単発複葉機の二つのコンパートメントのなかに、ワイヤーと支柱とで詰め込まれた。パイロット Dean Smith は厚っぽい飛行服を身につけ、無蓋の操縦席に乗り込み、グッドバイの合図をした。そして、水溜りのなかを滑走路に向かい、数分後、寒さに震える見物人を後に滑走を始め、クリーブランドおよびシカゴに向かって空のなかに消えた。当日は同じような光景が全国の他の25の都市でもみられた。¹⁷

1929年の終わりに、この American Railway Express Company は改組されて Railway Express Agency (REA) となり、この組織を継承したが、この年には、この REA と 契約せる航空会社は10社¹⁸におよび、82の都市に直接サービスを提供し、大西洋と太平洋とを結ぶ大陸横断サービスは36時間で可能となり、これらの航空会社を通して輸送されたアメリカの air express は、同年中に全体の75%に達した。¹⁹しかし、REA と契約を結んでいるこれらの航空会社のほかに、多数の小規模の航空会社ならびに旅客航空会社が、²⁰旅客輸送の傍ら air express の輸送に当たっていた。

17 Nicholson, *op. cit.*, p. 382.

18 REA と契約した航空会社は次の10社である。(Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 207.) Boeing Air Transport, Clifford Ball, Continental Air Lines, Embry-Riddle, National Air Transport, Northwest Airways, Pacific Air Transport, Robertson Aircraft Corporation, Thomson Aeronautical Corporation, Western Air Express.

19 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 207.

1930年にはさらに Mid-Continent Air Express, National Parks Airways, Vorney Air Lines の3社が REA に参加、1932年には Kohler Aviation Corporation もこれに参加した。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 207.)

20 小規模航空会社として、次のような航空会社をあげることができる。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 207.) Colonial Air Transport, Colonial Western Airways, Standard Airlines, Stout Air Service, West Coast Air Transport Corporation, Gorst Air Transport, Mason and Dixon Air Lines, Rapid Air Lines, Seagull Airlines, Capital Airway, Transcontinental Air Transport-Maddux.

その後また、1931年には、Transcontinental and Western Air, Inc. が大陸横断路線において air express サービスを開設し、空港と都市との集配については、Postal Telegraph Company と協定した。また同年11月には、TWA と Pennsylvania Airlines, Bowen Air Lines, United States Airways との間で共同の air express の協定が結ばれた。また同年に、Robinson Air Lines がセントルイスとニューオーリンズとの間で air express サービスを開始し、その集配業務には Western Union Telegraph Company がこれに当たった。また、Century Air Express がシカゴ、セントルイス、デトロイト、トレド、クリーブランドの間で air express サービスを開設したが、この会社は集配業務を自社のトラックで行な²¹った。

air express についてのこのような初期の展開からみて、航空会社としては、荷物の輸送をば、その活動の重要な一部と見做していたことは、早々にして、多数の航空会社が続出して air express を取り扱うに至ったことをみてもわかるであろう。事実、航空事業全体としては、air express の方がむしろ旅客よりもずっと急速に伸びるものと考え、その活動をばこの種のサービスに集中し、この実験期間を通して、全面的な努力が払われた。air express の輸送は商業飛行の試験場であり、そしてまた、複雑にして危険な運営問題を取り扱う上で、航空会社に経験を与えるものであるとも考えられた。民間航空の将来の利用について下された多くの予測では、この種の輸送を遅滞なく受け容れることであつたにもかかわらず、これまでの展開では、その成果は全く期待はずれであつた。²²

このように、air express が、その初期において、期待通りの発展を示さなかつた理由は次のとおりである。²³

21. Wilson and Bryan, *op. cit.*, pp. 304-305.

22. Frederick, *op. cit.*, pp. 411-412; Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 220.

23. Frederick and Lewis, *ibid.*, pp. 220-221.

(1) air express のスピード (多分その信頼性が欠けていることにもよるが) は、当時 rail express を利用している多数の荷主にとってはこれを航空に切り替え、高い運賃²⁴を負担するほどには重要ではなかった。

(2) air express についての全面的な統制組織がなかったことがその開発を遅らせた。1931年までは、air express の開発の試みが幾つかの個々の航空会社の手によって行なわれなかったわけではないが²⁵、それらは、他の航空会社と直接の関係なく、全く独自に行なわれたものであった。航空会社の間には、積荷の取り扱いについての一般的な規則のとり決めもなく、運賃についての統一的な基準も、一般約協定もみられなかった。

(3) 問題はむしろ地上における取扱施設や販売施設を完備し、これを運営していくことであるのに、空による荷物の輸送があまりにも強調されすぎた。

(4) その当時では、多数の航空会社では、必要な開発費を負担するだけの資力なく、全くの少額資本で、むしろ郵便契約を得ることを頼りに開業したものであって、これらの小さな航空会社では到底 air express の運航に当たるだけの財政的余裕がなかった。

24 航空会社と American Railway Express Company との間の初期の協定の下で実施された運賃は、トンマイル当たり平均2.72ドルという極端な高率であって rail express に比べて7~20倍に相当していた。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 205; Nicholson, *op. cit.*, p. 382.)

25 たとえば、1931年に Transcontinental and Western Air がニューヨークとシカゴ間で、overnight の express サービスを開始し、1932年12月12日に Air Express Corporation がニューヨークとロサンゼルス間でノンストップの運航を行なった。しかし、いずれも荷物がじゅうぶんでなく、高い運賃をもってしても、なおかつコストが高く、経済的に成り立たないので、数カ月で中止した。(Frederick and Lewis, *ibid.*, pp. 218-219.)

III AIR EXPRESS の全国的体制の成立

1932年8月に、air express によって定期的に荷物を輸送することについてのこれまでの不利益が一部緩和される方向へ第一歩が踏み出された。すなわち、それは、American Airways, Transcontinental and Western Air, Eastern Air Transport, Trans-American Airlines Corp., U. S. Airways, Pennsylvania Airlines, Ludington Airlines の7社の共同で、大陸横断の air express サービスを行なうために、General Air Express が組織されたことである。この General Air Express というのは、これら七つの航空会社の路線を通して、統一的な express サービスを提供するために組織された、いわゆる子会社であって、その運営は、各航空会社の代表者から成る Interline Express Committee がこれに当たった。²⁶そして、集配は、このうちの Transcontinental and Western Air がさきに独立会社であった1931年の当時に利用した Postal-Telegraph Company がこれを取り扱い、²⁷ 各社にまたがる積荷については、同一形式の貨物運

26 委員長は一年毎に各社の輪番で行なわれたが、この express の航空輸送に対する報償についての協定はプール協定ではなかった。interline の運賃はローカル運賃を合算したものであった。2社またはそれ以上の各社にまたがる積荷から受け取る収入の分配は、各社にまたがる全旅程のパーセンテージを基準として行なわれた。各社では大体においてトンマイル当たり80セントを受けた。(Frederick and Lewis, *ibid.*, pp. 222-223.)

27 大都市では、messenger boys が集配に当たり、都心と空港間を air express 専用のトラックで運搬する。この方法は二重の効果をもつ。すなわち、それが能率的であることと電信のスピード感を air express に連想せしめることである。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 222; Frederick, *op. cit.*, p. 409.) 集配業務について、電信会社との協力に先鞭をつけたのは、1929年の Colonial Airways であって、同社は Western Union Telegraph と契約した。また1930年には、Air Ferries, Ltd., 1931年には Ludington Airlines もまた同じく Western Union Telegraph と契約した。(Frederick and Lewis, *ibid.*, pp. 209-210.)

送状および運賃制度がとられた。この General Air Express は REA の最初の強力な競争相手であり、その運賃もかなり下回っていた。その後この両者間には、サービスの点についても、運賃の点についても、競争が展開され、REA は運賃の引き下げを余儀なくされ、その間相互に相ついで運賃の引き下げが実施された。たとえば、ニューヨーク—シカゴのトンマイル当たりの運賃は、1931年12月における1.19ドルから1933年6月には87セントまで引き下げられた。この期間を通じて General Air Express としては、air express 全体の大凡4分の1を取り扱った。²⁸

1934年8月に至り、REA とパンアメリカン航空会社との間に契約が結ばれたことによって、air express の重大な展開がみられた。すなわち、この両社の契約の結果、REA がアメリカ国内でサービスを提供している多数の都市が、西インド諸島、中南米のすべての国々、その後には極東やヨーロッパとも空によって結ばれることとなった。この種のサービスを容易にするために、この両社では、複雑なインヴォイス、B. L. その他の積荷書類に代って、airway bill を作成した。また、この両社の契約によって、積荷はラテンアメリカの各都市へ7日間で到達することができた。さらに1935年には、REA は、カナダの Railway Express Agency と協定を結んだので、アメリカ合衆国とカナダの各都市間にも迅速なサービスを提供することができるようになった。²⁹

1934年には、なお air express の運賃は割高であったので、ごく一部の貴重品または緊急品を除いては、この種サービスの利用を高めることはできなかった。1935年現在では、積荷の75%までは、この種の商品であっ

28 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 223; Frederick, *ibid.*, p. 410. General Air Express では、ニューヨークからロサンゼルスまで24時間で集配され、また overnight のサービスが多数の大都市で提供された。[(Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 305.)

29 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 223.

た。air express の積荷の性質について、同年 REA が作成した貨物運送状を分析してみれば、次表のようである。³⁰

第 1 表
AIR EXPRESS による商品別比較 (1934)

品 目	数 量 別	重 量 別
	(1934年 4 月)	(1934年 7 月—12月)
	%	%
1. 有価証券……………	28.3	21.5
2. 広告・印刷物……………	20.8	19.8
3. ニュース写真……………	14.3	1.6
4. フィルム……………	4.6	10.5
5. 部分品 (自動車・空航機・機械類)	6.5	20.2
6. 新聞紙……………	4.8	5.7
7. 繊維製品……………	3.2	3.2
8. その他……………	17.5	17.5

Source: McMillan, Wayne C., Air Express in the United States, *Journal of Land and Public Utility Economics*, August, 1935, p. 271.

また、1935年、ニューヨークおよびその周辺地域においては、その積荷数では33.5%、収入高では36.1%を占め、シカゴにおいては、積荷数では21%、収入高では20%を占め、サンフランシスコおよびロサンゼルスでは、それぞれ、積荷数では11.6%と11.4%、収入高では11.2%と13.2%を占めた。³¹

ところが、1935年に至り、General Air Express に所属する航空会社は、Transcontinental and Western Air を除いて、全社がこの組織から脱退し、新しく REA と契約を結ぶこととなった。ただ、上の Transcontinental and Western Air だけは、独り鉄道会社と航空会社とのこの種の協力体制に対して挑戦し、同社では、air express を大掛りに開発するために最後の努力を傾け、1936年10月19日に、ニューヨークからシカゴに至る express 専門の夜間飛行を開始し、一部のケースでは、正規の express

30 *Ibid.*, p. 224.

31 *Ibid.*

運賃から57%も引き下げたのであって、これは同区間の100ポンドの正規の air express 運賃28ドルに対して12ドルとなる。また、その使用様について、air express 用に改造したフォード3発単葉機をこれに当てた。しかし、同社のこのような独自のサービスも、僅々数カ月にして中止された。というのは、荷物が少ないことと、同社がこの種事業に必要な開発費を維持していくことができなかつたからである。³²

このような次第で、Transcontinental and Western Air は、air express を独自で運営することの困難と愚をさとり、結局は General Air Express を解散し、1937年9月1日に REA と契約をかわし、そのメンバーとなるに至つた。³³

このように一時は独力で air express を促進しようとした同社もまた、ついに REA に参加することになったので、REA は、ここに、国内の大手航空会社のほぼ全部にわたって契約を結んだばかりでなく、同時にまたカナダ、メキシコおよびその他西半球の諸国に至るサービスを提供する協

定を結んだ。³⁴

以上の如く、General Air Express が見捨てられて、REA の組織に完全に統合されたことについては、幾つかの理由をあげることができよう。³⁵

(1) REA の協定では、統一的なサービスが提供できるから、そこでは、北・中・南米のどの地点に至る荷物についても、一種類の貨物運送状、B.L. および airway bill が通用する。

32 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 225.

33 この目以後 REA のコントロール外にある唯一の航空会社は、Wilmington-Catalina Airlines (1939年に air express を止めた) だけとなった。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 226.)

34 Frederick, *op. cit.*, p. 410.

35 Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 225.

(2) 多くの場合、General Air Express における積荷は、その重量も数量も多くて、電信会社の配達人にとっては、その取り扱いができないほどであり、これには REA が使用するトラック・サービスの方がずっと能率的であった。³⁶

(3) 同じ荷物について、広告宣伝に従事する二つの組織をもつことは、この上もない無駄であると考えられ、そこでは、ただに宣伝上二重の努力が払われているばかりでなく、この両者の間には、新規の荷物を開発するというよりも、むしろお互いに荷物を奪い合う傾向がみられた。

(4) 積荷がどの航空会社を経由するということには関係なく、もっとも経済的で便利な路線が使用できる。

(5) 地上の補助組織を統一すれば、集配のコストを引き下げることができ、それは、同一額の総経費をより多くの荷物に分担させることができ、かくして運賃低下の途が開かれることになる。

この当時では、関係航空会社としては、それらが air express の業務を続けていこうとするならば、General Air Express を見捨てて、より大規模な REA の傘下に入るより手がなかったと思われる。しかしながら、もしも、これらの航空会社が、1934年の航空郵便契約の取消後の混乱状態におかれることなく、また、強固な財政的地位の下に、航空会社直属の集配組織を設けるだけの相当資金がありさえすれば、このような統合がこれほど容易に達成できたかどうかは疑問であった。³⁷

航空会社と REA との間で結ばれた協定は、この agency と各個航空会社とがそれぞれ契約するという形がとられた。航空会社と REA との間で

36 荷物がじゅうぶん出回るような大都市では、REA は空港での荷物の集配にトラックを使用した。小都市では、郵便局から空港まで郵便物を運ぶ地方トラック業者と契約した。大都市では、できるだけ速かに、そして小都市では、航空機が発着するに先立って、air express を集めるために努力が払われた。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 227.)

37 Frederick, *op. cit.*, p. 410.

結ばれた契約関係は、それぞれ別個であり、したがってまた、必ずしも同一ではなかった。とはいえ、それぞれの契約は、同一の用語と条件とから成り、航空会社はすべて REA に対して、全く同一の関係の下に運航に当たることになっていた。その後多少の修正が行なわれたが、REA と航空会社との協定は、1954年までは依然としてほとんど変わることがなかつた。³⁸

第2表³⁹をみれば、REA に所属する一連の航空会社と General Air Express に属する一連の航空会社のほかに多数の独立の航空会社が存在し、それぞれ集配組織を異にしつつ、air express のサービスをめぐって競争していたものが、結局において REA による全国的統一体制が成立し air express のほとんどすべてが REA によって一手に取り扱われるに至った過程を知ることができるであろう。

第 2 表
REA, GAE, 独立航空会社の輸送量の比較

年次	独立航空会社 (ポンド)	比率	GAE の航空会社 (ポンド)	比率	REA の航空会社 (ポンド)	比率
1928	108,583	50			108,061	50
1929	63,969	25			191,474	75
1930	81,375	39			128,147	61
1931	682,391	87			105,668	13
1932	462,247	45	293,786	28	277,937	27
1933	222,618	14	704,052	47	583,545	39
1934	173,280	9	654,927	30	1,304,984	61
1935	372,327	11	1,143,003	29	2,307,071	60
1936	739,001	11	1,827,923	26	4,391,853	63
1937	274,673	4	313,786	4	6,538,910	92
1938	143,206	6			6,878,657	94
1939	148,107	2			9,366,192	98

Source: U. S. Dept. of Commerce, *Air Commerce Bulletin*, Aug. 15, 1938, Sept. 15, 1938, Dec. 15, 1939. Civil Aeronautics Authority, *Civil Aeronautics Journal*, Jan. 1, 1940, March 15, 1941.

38 Railway Express Agreement, 4 CAB 157(1943); Railway Express Agency, Inc., CAB Dockets 5115, 5115 A1, 5115 A2 (1951-54); CAB Order No. E-9876(1955).

39 Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 208.

IV AIR EXPRESS の全国的体制の成果

以上のように、ほとんどすべての航空会社と REA との間に契約が結ばれた結果、air express のサービスは、全国的な統一体制の下に運営されることとなったので、これまで二つの競争会社が存在していたことから生じた不利益が緩和された。

航空会社としては、荷主に対して能う限り最上のサービスを提供する義務を認識しながらも、同時にまた、全国的な集配サービス (air express サービスには欠くことのできない付物) を賄うことができない航空会社自体の不安定な財政的立場を意識して、当時としては最上と思われる方法を採用入れ、既存の REA のサービスを借用した。航空会社としては、特にこの不況期において、REA に匹敵するサービスを自らの手によって設けることができなかったのは事実である。だから、航空会社のとった行動は、その当時としては、もっとも実現可能な方法であり、この方法によって、空による荷物の輸送の全国的な組織を展開することができた。⁴⁰

このような REA と航空会社との協力による統一かつ広汎な全国的体制が成立したこと、航空会社がこれを契機として air express の開発のために相当額の資金をこれに当てたこと、航空サービスの規則性が一般的に改善されたこと、業務条件が改善されたこと、などによって、air express はその堅実な発展への途が開かれた。⁴¹

当時大手航空会社17社の手で、ほぼ 265 機の定期航空機がアメリカの 44,399 マイルの路線で毎日平均 319,000 マイルを飛んでいる。大西太平洋両岸は、東行15時間、西行17時間で結ばれた。パンアメリカン社との連

40 Frederick, *op. cit.*, p. 412.

41 *Ibid.*, p. 413.

絡によって、月曜日の午後ニューヨークで積み込まれた荷物は、大体5,000マイルの飛行の後、水曜日の早朝にホノルルに到着する。支那への積荷はニューヨークから8日目に、ブエノスアイレスへは僅か4日間で到達する。このような定期航空会社によるサービスのほかに、REA では All American Aviation, Inc. の205マイルにわたる培養路線を利用した。⁴²

しかし、単一組織による運営の結果、air express は新展開への前提が与えられ、これを契機として air express は大いに翼発されるものとして迎えられ、事実ある程度の開発をみたにしても、必ずしも期待通りにはいかなかった。航空会社としては、財貨の大量輸送の時代がいまだ到達していないことを自覚せざるをえなかった。航空会社が提供できるただ一つの利益はスピードであり、そして、このスピードに対して、所要の運賃を支払うに足るものとして、これを高く評価してくれたのは、ほんの少数の荷主だけであった。

しかもまた一方、航空会社と REA との協定には、幾つかの不利な点がみられ、これらが是正されない限り、air express のより一層の開発は期待できなかつた。⁴³

(1) 航空会社と REA との契約に基づく air express の統一体制を通して、この産業は自然独占の下におかれ、したがって、競争状態にあったときに比べて、ずっと能率的に、しかも安い運賃でサービスが提供できるはずである。しかるに、REA との契約に当たって、航空会社では、全組織の販売上の宣伝広告を REA に委すという契約を結ぶことによって、air express の成長を抑圧することになった。宣伝を競争者に委すのでは、現在よりもより将来において、その販売が大幅に開発されるとは思えない。しかしながら、航空会社としては、かの Transcontinental and

42 Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 227.

43 *Ibid.*, pp. 228-229.

Western Air が最後の冒険を試みた後は、air express をば旅客や郵便物の補充と見做し、これが開発に格別の努力を払おうとしなかったことは周知の事実であるから、air express の助成を図らなかつたという責は、⁴⁴ にも REA だけが負うものとはいえない。だから、これまで air express を開発する試みが幾度か行なわれ、それが不首尾に終わったので、航空会社の多くの役員達は、これが当面の価値について幻滅を感じてきた。なおその上に、旅客を開発することについての問題が限りなくあったので、航空会社の役員達は、express サービスを開発することの責任を負おうとしなかつた。express サービスのうちでも、運航を成功に導くには欠くことのできない地上の機能の如きは、彼らの関心と経験外のことであった。

(2) 同様にまた、当時では、一社であれば能率が上がって運賃が低下し air express の輸送を刺激するものと考えられていた。ところが、そのようにならなかつたのは、1935年以降戦時に至るまで、運賃が変更をみたのは、ただの一回だけで、しかも最低運賃が逆に85セントから1ドルに上がったという事実をみてもわかる。⁴⁵ air express は依然として航空会社の収入のほんの一部を占めているにすぎなかつた。1935年においては、全収入のうちで air express の占めている比率は2.4%であり、1939年には2.9%⁴⁶ とほんの僅か増加しただけである。

(3) REA が express の運航経済に確固たる基盤をおいて以来、その販

44 荷物が少なかつたので、特別な積卸施設もなく、air express の積荷も空港の手押車から航空機の手荷物室に積み込まれている。積込も旅客と同じところで行なわれ、また、一社を除いた全部の航空会社では、air express の積込を取り扱ったのは、定期旅客機のみに限られている。しかし、United Air Lines の夜間飛行では、ニューヨーク発シカゴ向けの express の数量が多いので、同社では夜間飛行に express 専用室を設けた。(Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 228.)

45 ただし、その後 air express の運賃は、1943年には12.5%、1946年には13%とそれぞれ引き下げられている。(Nicholson, *op. cit.*, p. 384; Frederick, *op. cit.*, p. 417.)

46 Frederick and Lewis, *op. cit.*, p. 229.

売および宣伝は、REA 以外のどの組織よりも REA の下におかれている方が遙かに能率的かつ効果的であると考えられた。しかし、1939年において REA は air express の全収入の32%を受けている。REA がそのサービスに対してそれほどの危険を引き受けていないのに、そのような大きな収入を受けていることは理解に苦しむところであり、同様にまた、REA が航空会社のために集配サービスを行なうのに、何故にそれほど多くのコストがかかるのかについても理解できない。REA が rail express の5～8倍という高率の運賃で air express を取り扱っているが、その収入金額は同一距離の rail express 全部の運賃（鉄道の運送費、宣伝費および配達費を含む）を大幅に上回っている。

(4) 現在の契約では、air express の運賃は、rail express の運賃の2倍以下に引き下げることができないことが条件となっている。専用機の使用や戦争で刺激された技術の進歩をもってすれば、恐らく運航費は大幅に低下され、air express の運賃は、現在の rail express の運賃のほんの少し高い程度になるはずである。

air express の業務を取り扱っている現在の航空会社が、もっと荷主を勧誘しようという積極性がみられないことと、その与えられたコントロールがほんの一部の競争者に限られているという事実から、アウトサイダーが air express の業務に関心をもつようになった。さきに Transcontinental and Western Air がフォード3発機を使用して、air express 専用の運航を試みて以来運航費は低下をみている。しかるに、REA を通して現在の航空会社が提供している運賃は、1934年以来引き下げられていないので、各種のグループが有利な express 専用の運航可能性に関心をもち始めた。たとえば、1940年5月にテキサス州内で express 業務を行なう目的で Texas Air Freight 社が組織された。同社は後に現在の Braniff Airways の路線と併行して、ブラウンズビルからシカゴに至る航空貨物

業務の計画を立てた。また、The American Freight Corporation of California が三つの大陸横断路線と現に Braniff Airways が運航に当たっているシカゴからコーパスクリスチ (テキサス州) に至る南北路線に併行して、air express 業務を運航する目的で開設された。⁴⁷

air express 業務に対するコントロールと勢力を維持するために、1938年10月19日に REA は、1938年の民間航空法における「grandfather clause」に準拠し、航空業者として公共の便宜必要の免許を申請した。もともと、REA としては、もともと航空機の運航を行なう権限を求めたものではなかった。CAB は1941年3月13日に至って、REA は實際上当然間接的な航空会社に属するものであるが、そのような運航をするために民間航空による免許の必要はないとの決定を下した。⁴⁸

一方各グループの間では、air express 開発の可能性についての研究が行なわれたが、REA でも自発的にこれが研究に着手し、その研究の範囲は広汎にわたり、次のような項目から成っている。すなわち、歴史・運賃・輸送量・rail-air サービスの調整・施設・サービス・コスト・哩程・財政・損失および損害・代理サービス・販売活動・外国の air express の活動・収入源・air express の将来などこれである。⁴⁹

1942年に幾つかの大手航空会社の手によって、air cargo の可能性を調査するために、共同調査計画が組織された。その後航空会社はあげてこの調査費用を分担するとともに、その成果を分かち合う機会が与えられ、すべての免許航空会社はこの機会を利用することとなった。この研究を行なっているグループは Air Cargo Inc. として知られており、その目的は専ら研究調査であって、これには air cargo に関する一切を明らかにするための研究を行なう自由行動が与えられた。すなわち、商品の研究、運賃の

47 Frederick and Lewis, *ibid.*, pp. 229-230.

48 *Ibid.*, p. 230; Frederick, *op. cit.*, p. 413.

49 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 231.

公表問題、市場調査、統計分析、航空会社間の清算などがこの研究目的の範囲である。一時このグループは独自の地位をもっていたが、戦時中に Air Transportation Association に統合された。⁵⁰

第二次世界大戦に入るに先立って、航空会社では、air express または air package サービスとは別に、ほんとうの air freight のサービスの可能性を認識し始めたことについての証拠はいくらでもみられる。しかしながら、air freight の開発に対するどの航空会社の計画も、それが実現するに先立って、アメリカ合衆国では、それが戦時中のことであり、一切のエネルギーや資源は、国内国際を含む軍事航空輸送体制を創設するため、また、旅客や財貨を優先的に取り扱うコマーシャルサービスを再編成してこれを大幅に削減するために当てられた。⁵¹

V AIR EXPRESS の運営組織

1. air express サービスの機能

すでに述べたように、air express サービスは国内免許航空会社と REA との共同組織として行なわれているのであるが、この組織は次の機能から成っている。

一つは、空港から空港への航空輸送であり、いま一つは、荷主からの集貨と出発地の空港までの輸送および目的地の空港からの輸送と荷受人への配達である。第一の機能は、航空会社がこれを行ない、第二の機能は、REA がこれを行なうことになる。

REA の Air Express Division は、REA の組織全体にわたって、そ

50 Frederick and Lewis, *ibid.*, p. 231; Frederick, *op. cit.*, p. 413; Wolfe, *op. cit.*, p. 606.

51 Frederick, *ibid.*, p. 413.

の資産と設備との支配に当たっている。REA の業務のうちには、集配に必要な運搬サービスを提供することだけではなく、同時にまた、セールスと監督、広告、オフィスやターミナルのスペースの使用、運賃表の準備と作成、会計、クレームの処理、air express 業務に必要な全国的なスタッフやマネジメントの組織が含まれている。⁵²

REA では、アメリカ合衆国全体にわたって、そのおもなる市町村に多数のトラックを常置している。これらのトラックは、集配ならびに air express の積込業務を取り扱うために、昼夜を分たず、休日の如何を問わず、必要に応じてこれに当てられる。比較的大きな都市では、特別な air express 専用のトラックが用意されている。⁵³

express 用のトラックは、正規の指定路線について、air express の集配にも、rail express の集配にも当てられる。air express の積荷は優先的に取り扱われる。電話一本で air express の集荷のために直ちにトラックの手配が行なわれる。航空会社の使用している全空港へ往来するトラックは、多数の航空会社の飛行ごとに、そのサービスができるようにスケジュールが作られている。それは通常 tripper service と呼ばれている。

air express の積荷は、航空会社の定期サービスが行なわれていない都市相互間においても取り扱われる。1938年には、このような air express は全体の15%に上っており、その後も年々その割合が増加し、1943年には26%という最高にまで達している。⁵⁴

2. REA による air express の利益

REA は、もともと、鉄道をコントロールしている機関でありながら、同時にまた、air express サービスをコントロールしていることからみて REA がみずからの rail express サービスを擁護するために、air express

52 Nicholson, *op. cit.*, p. 385.

53 *Ibid.*

54 *Ibid.*, p. 386.

サービスの開発が制約を受けるのではないかという点について、これまで幾分の懸念が抱かれていたことは当然のことである。しかし、この点について、CAB では、1948年に鉄道のコントロールの結果として、air express サービスが抑制されたという証拠は全然みられないと言明している。⁵⁵

事実また、air express サービスが REA の手で提供されていることから生ずる若干の利益がみられる。⁵⁶ これらの利益のうち、第一には、REA は、rail express のためにも、また同時に、air express のためにも利用できる集配組織を持っているという事実である。第二には、一つの会社でもってサービスの提供ができるということであって、これは、個々の航空会社のおよびえないことである。第三には、REA では、飛行が天候状態その他の理由で取り消しまたは不時着したことによって、航空輸送が妨げられた場合に、直ちにこれを鉄道輸送に切り替え、大幅な遅延を避けうる立場にある。第四には、REA は、航空会社が就航していない多数の都市にオフィスを持っている。だから、航空会社が直接就航していない都市へ、または、都市から、air express サービスを提供することができる。⁵⁷ これらの理由から、air express の積荷の30%は鉄道によって輸送されているものと見積られている。このような意味から、鉄道と航空との緊密な協力体制は、公共利益の立場からみて絶対に必要であろう。⁵⁸

3. air express 契約の修正

しかしまた一方、1939年には、CAB において、これら REA と航空会社との契約内容について調査が始められている。⁵⁹ これは、この契約の条項のどれかが公共利益に反してはいないかを判定するためであった。この研

55 Locklin, *op. cit.*, p. 774.

56 *Ibid.*

57 Association of American Railroads, *Initial Study of Air Transportation* (Washington, D. C. 1944), p. 43; Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 305.

58 Wolfe, *op. cit.*, p. 591.

59 Railway Express Agreements, 4CAB 157, 1943.

究の結果 CAB では、若干の点でこの契約の修正を提議した。というのは、この契約のうち四つの条項について、異論の余地があることがわかったからである。すなわち、第一には、航空会社は REA 以外のだれからも express 業務を受けないこと。第二には、REA は一定の条件の下にある場合を除いては、同様のサービスに対して他の航空会社と協定を結ばないこと。第三に、air express の運賃は、REA の承諾なしに rail express 運賃の 2 倍より以下に引き下げないこと。第四には、REA は、航空会社と競争するため自社の航空機を運航して air express 業務に加わらないこと。しかし、新しい契約が REA と航空会社との間で結ばれ、これら異論の余地のある諸点は取り除かれた。

第一の条項では、実質上 REA は独占権が与えられ、航空会社が直接荷主のために財貨を輸送することができなかった。第三の条項では、REA は、air express が rail express と過度の競争に陥ることを防止するために、高率の air express 運賃を維持することに関心をもつことの証拠として、しばしば指摘された。CAB では、この条項は実際上重要性がなかったと述べている。というのは、航空会社では、air express の運賃をば rail express の運賃の 2 倍よりも高い点で維持してきたからである。しかしながら、CAB では、この条項は、rail express に課せられている運賃に関係なく、air express 運賃が自己の正しい水準を見出すことができるために、この条項を除くことが賢明であるとの考えをもっている。

1948年に Air Freight Forwarder Case において、CAB は、REA と航空会社との契約についてさらに批判を加え、REA に対して契約を修正するよう指令した。CAB は、航空会社と利益を配分するに先立って、air express の収入から REA の「アウト・オブ・ポケット・エクスペンス」を差し引くことは、意見対立のもとであり、かつ REA に対して、コストを切り下げだけの刺激を与えるものでないことに気がついた。CAB と

しては、新規契約においては、REA は航空会社の express 輸送の代償として、トンマイル当たりの一定金額を基準として支払うように規定すべきであり、かつまた、これは、この種サービスを提供するコストに関連して⁶⁰行なうべきであると述べている。このことは、REA がある程度の控除が妥当であるとの議論（現在の協定を特徴づけている）の根源を取り除き、REA に対してそのコストの引き下げに刺激を与えることになるだろう。同様にまた、CAB では、air express の運賃は、REA が決定すべきであって、これまでのように航空会社が決定すべきものではないとの考えをもっている。CAB では、この点を変更すれば、航空会社が REA に代って運賃を決め、同時にまた、air cargo について REA との競争を許しているという変則的な立場が是正されるだろうと言明している。しかし、Air Freight Forwarder Case で示されているこの線に沿った契約の修正は、いまのところ達成されていないようである。⁶¹

4. air express における収入の配分

air express の輸送から生ずる収入は、REA の集配サービス、広告、販売その他の業務から生ずるアウト・オブ・ポケット・エクスペンス (out-of-pocket expenses)⁶² を差し引いた後、特定のパーセンテージを基準として、Express Company と各航空会社との間で分配された。当初では、その25%が Express Company に、75%が航空会社に分配されたが、1943年にはこの割合が修正されて、12.5%が REA に、87.5%が航空会社に分配されることとなった。⁶³

60 Wolfe, *op. cit.*, pp. 592-593.

61 Locklin, *op. cit.*, p. 775.

62 この out-of-pocket expenses には、広告、文房具や印刷物、保険料、保険でカバーされない損失や損害、air express に従事している REA の従業員の俸給など一切が含まれている。(Nicholson, *op. cit.*, p. 387.)

63 Railway Express Agency, *Grandfather Certificate*, 2 CAB 531, 532, 1941; Frederick, *op. cit.*, p. 409; Locklin, *op. cit.*, p. 774; Wilson and Bryan, *op. cit.*, pp. 316-317.

1954年8月1日から実施の改正契約では、これまでのように REA の利益として経費の10%の保証はなくなり、これまでの管理費および総経費を含む経費のアローアンスの12.5%が9.5%に引き下げられ、また、これまでの収入の分け前も、航空会社80.69%、REA 19.31%に変更された。さらに1959年には再び改正されて、現在では収益からある種の特定費用が⁶⁴控除された後、その残額は両者の間で折半されることになっている。

また、政策の決定も、管理の決定も、共同で行なわれ、かつまた、賃率表も共同で提供されている。⁶⁵

VI 戦時における AIR EXPRESS と AIR FREIGHT の開発

もともと、ノンコマercialではあるにしても、air freight の分野における戦時の大きな開発の一つは、どのような種類の物資でも、空輸が可能であることが、軍事サービスによって劇的に実証されたことである。⁶⁶ Air Transport Command と Naval Air Transport Service との広範囲な運航が、世界の到るところに大量の貨物を運び、1942~1945年の間におけるその総数量は3,334百万トンマイルを超え、それは国内航空会社が1926年から終戦までに輸送した総貨物のほぼ40倍に相当している。1945年だけをみても、同年の軍事輸送は1,805百万トンマイルであって、これは同年の国内航空会社が輸送した貨物のほぼ80倍におよんでいる。

同様にまた、航空輸送のスピードが初めて正当に認識された。普通の状態では、この種の交通手段では、これまでとはとても不適當であるとみられていた多くの種目が空によって輸送された。だから、航空輸送の性格と利

64 Frederick, *ibid.*, p. 411.

65 *Ibid.*

66 *Ibid.*, pp. 413-415.

益とが初めて多数の新しい荷主や荷受人によって発見された。1941～1945年の間に air cargo (air express と air freight とを併せたもの) の数量はほぼ 340%増加した。

air cargo サービスの需要が大幅に増加したので、United Air Lines を手始めにその他の大陸横断航空会社では、郵便物と express だけの定期便の毎日運航を開始した。このような戦時を通して、air cargo を開発するための長期計画を立てることは、もとより不可能であった。しかし、それにもかかわらず、航空会社では依然として air cargo を開発するために、一部の荷主と協力し、また、各種の取扱方法について実験を続けていた。荷主が特別の積荷のために航空輸送を利用するかどうかを決定するに当たって、少なくとも三つの基本的な要因が大きな重要性をもつことが明らかとなった。すなわち、(1)生産物の価格。(2)生産物が腐敗しやすいか、または、こわれやすいかどうか。(3)緊急状態、流行その他これに類することが理由で、航空輸送のスピードが価値があるかどうか。

1944年10月に American Airlines が初めて正式に air freight サービスを開発した。運賃はトンマイル当たり平均約44セントであり、この場合貨物は戸口から戸口へ送達される。ただし、荷送人および荷受人が自らの手で集配サービスを提供するときは割引が行なわれた。当初では43都市に対してこの種のサービスが提供されたが、これが58都市に拡張され、そこでの集配サービスは American Airlines が契約せるトラック業者によって提供された。

American Airlines の air freight サービスの特徴としては、一般的にあって、大型の積荷にとっては、そのスピードの点では air express に比べて幾分劣ってはいたが、そのコストは相当低かった。ただし、この種のサービスによって輸送される積荷は、満載の場合には air express が優先権をもっているので、時によっては引き延ばされるおそれが出てくる。

air freight サービスに対する当初の運賃表では、等級運賃制がとられており、その基準をなすものは、貨物の価格、容積その他の要因である。

Ⅶ む す び

以上は、air cargo のうち特に小口速達を対象とする air express について、それがアメリカ合衆国において1926年にスタートして以来の発展過程とその間の問題点を指摘し、その大要を述べたものである。

なにかと問題点を抱えながらも、アメリカの air express は、たとえば1927年の当初では、air express のサービスが提供されていた都市は僅かに26都市にすぎなかったものが、1935年には150都市、1940年には250都市、さらに戦時の1944年には375都市といったように年々増加されて、アメリカのほとんどすべての都市におよんでおり、また、その輸送量においても、1927年の12,841トンマイルからみれば、1944年には1,400倍に、1964年には実に6,000倍にもおよぶ増加をみている。

しかし、air cargo の分野は、今次戦争を契機として大きく転回した。戦時の経験から、戦後においては、air freight は次第に大量的かつ重量的となり、しかも多種多様の貨物について急速な発展をみたが、一方これに大きな拠りどころを与えたものは、これに対応して、航空機が大型化したことであり、このことは、その運航能率の点においても、また、運航費の点においても、air freight の展開に有利に寄与した。この点さらに数年後には超大型巨人機の登場が予定されていることからみて、air freight にとってこの関係は、ますます将来の発展に拍車加えられるものと考えられる。この意味からいって、そのスタート以来約20年にわたって air cargo の先駆的役割を担ってきた air express は、今日ではむしろ影の薄

67. Wilson and Bryan, *op. cit.*, p. 305.

い存在であることは、必ずしも否定できない。

⁶⁸第3表をみればわかるように、air express が air freight と分離されるに至った当初、たとえば、1946年においては、air express の約24百万ト

第 3 表
AIR EXPRESS の発長 (1926--1964)

(単位トンマイル)			
1926	996	1945 (6月—12月)	9,235,413
1927	12,841	1946	23,788,392
1928	58,913	1947	28,766,659
1929	69,898	1948	30,092,833
1930	100,666	1949	27,773,669
1931	220,657	1950	37,279,035
1932	289,512	1951	41,268,219
1933	422,860	1952	41,324,306
1934	597,293	1953	43,470,800
1935	1,089,802	1954	41,178,000
1936	1,860,809	1955	51,043,000
1937	2,156,070	1956	51,433,000
1938	2,173,706	1957	44,426,000
1939	2,705,614	1958	47,723,000
1940	3,469,485	1959	55,357,000
1941	5,242,529	1960	57,819,000
1942	11,691,208	1961	59,764,000
1943	15,117,925	1962	68,651,000
1944	*17,094,029	1963	69,225,000
1945 (1月—6月)	*11,926,481	1964	75,610,000

注 国内幹線航空会社とローカル航空会社とを併せたもの。

* 1945年6月1日以前までは、CABの統計では、express と freight とを区別していないので、ここでは express と freight との両方が含まれている。

Source: 1926~1959 は、FAA, *Statistical Handbook of Aviation*, 1960.

1960~1964 は、ATA, *Air Transport Facts and Figures*, 1965.

ンマイルに対して、air freight (不定期便によるものを除く) は約15百万トンマイルであって、いまだ air express の60%程度を出でなかったもの

が、翌1947年には早くも air express を追い越し、貨物専用機による貨物を除いても、1950年には約3倍に、1960年には5.6倍に、1964年には約9倍というふうに、air freight の成長はまことに著しいものがあり、今日では、air cargo といえば、むしろ air freight を意味するかの観さえある。

とはいえ、これがために air express が次第に衰退の途をたどっているというわけでは決してない。その成長こそ、air freight とは比較にはならないとしても、また、将来大きく飛躍することが期待されないにしても超スピードという独特の利点を通して、特に長距離の軽量にしてかさばらない高価品または緊急の小口貨物には、依然として航空貨物輸送界において独自の分野を持っており、現にここ数年をみても、年々(1963年は別として) 数%~十数%というコンスタントな伸び率を示していることもまた否定できない事実である。

(1966. 8. 1)