

航空運送貿易貨物と保険に関する実態調査

小 林 晃

- I はじめに
- II 我国航空運送貿易貨物の特徴と荷主の付保義務
- III アンケート回答分析による荷主の保険への対応
- IV 航空運送貿易貨物の具体的損害と運送人責任
- V 結論にかえて

I はじめに

私は、日本大学経済学部産業経営研究所が募集した、第28回産業経営動向調査（平成14、15年度実施）に参加した。共同研究者は、平田義章（神奈川大学）、木下達雄（関西大学）、田口尚志（早稲田大学）、鉛野仁子（西南学院大学）、李貞和（神奈川大学大学院）、黒澤一正（前日本大学大学院）各氏の6名である。

我々の調査テーマは「我国における航空貨物運送の実態調査—より良い航空貨物運送の実現のために—」である。周囲を海に囲まれた我国の貿易貨物運送手段は、必然的に船舶と航空機に限定されるが、近年の航空機による貿易貨物運送の増加はめざましく、航空貨物の貿易金額はすでに30%を超えており、スピードを最大の特徴とする航空貨物運送は、新しい需要を創りだすとともに、国際物流の観点からも、いまや不可欠の運送手段となっている。実際に海空を合わせた日本の貿易港のなかで、成田空港は、1994年度から金額で首位を占めている¹。

もちろん、我国の主要輸入品である、鉄鉱石、石炭、石油、穀物等の原材料は船舶で輸入されており、コンテナ船による輸入も多いので、2002年の輸出入品の重量ベース9億4177万トンのうち、航空機で運送されたものは287万トンで、0.3%にすぎない。しかし現在では、原材料品を除くほとんど総ての貿易商品が航空運送の対象となっており、もし航空運送が重量ベースで0.1%増加しただけで、金額ベースでは40%程度に増加するであろう。この意味で、今後の航空貨物運送の動向からは目が離せない、ということができよう。

しかし我国の港湾、国際空港は非常に厳しい問題点を抱えている。1960年代に我国の代表的港湾であった横浜、神戸は貨物取扱量で、世界の港湾のなかで、ベスト10上位の常連であったが、次第に地位低下が顕著となり、それに反して1980年代以降東

1 第1表参照

第1表 主要港輸出入額一覧表

平成13年 (2001年)						
港別	輸出	%	輸入	%	計	%
成田空港	83,744	17.1	92,911	21.9	176,655	19.3
東京港	43,103	8.8	48,358	11.4	91,461	10.0
横浜港	57,550	11.7	30,209	7.1	87,759	9.6
関西空港	28,121	5.7	20,320	4.8	48,441	5.3
その他	277,274	56.7	232,357	54.8	509,631	55.8
計	489,792	100.0	424,155	100.0	913,947	100.0
平成14年 (2002年)						
港別	輸出	%	輸入	%	計	%
成田空港	88,816	17.0	92,184	21.9	181,000	19.2
東京港	40,115	7.7	48,397	11.5	88,512	9.4
横浜港	58,127	11.2	28,688	6.8	86,815	9.2
関西空港	31,708	6.1	21,084	5.0	52,792	5.6
その他	302,287	58.0	231,398	54.8	533,685	56.6
計	521,053	100.0	421,751	100.0	942,804	100.0
平成15年 (2003年)						
港別	輸出	%	輸入	%	計	%
成田空港	94,065	17.2	94,164	21.2	188,229	19.0
東京港	40,144	7.4	50,500	11.4	90,644	9.2
横浜港	60,920	11.2	28,638	6.5	89,558	9.1
関西空港	37,406	6.9	21,174	4.8	58,580	5.9
その他	313,054	57.3	248,726	56.1	561,780	56.8
計	545,589	100.0	443,302	100.0	988,791	100.0

出所：横浜港統計速報，横浜市湾岸局（税関統計より作成）。

アジアの諸港が貨物取扱い量で日本港湾を逆転し、ますますその差を広げている構図となっている。現在の実態を見れば、もはや我国港湾が東アジア主要港湾を再逆転できる可能性はほとんどないように思われる。この原因は、我国の港湾が時代遅れの規制に縛られ、不能率な港湾運営およびそこから生みだされる高コストであると言えよう。2002年における港湾の取扱い量を具体的に見れば（単位：万 TEU）、1位香港（1860）、2位シンガポール（1680）、3位釜山（943）、4位上海（861）、5位高雄（849）、6位深圳（761）、18位東京（290）、24位横浜（234）、27位神戸（200）、となっている²。

我国の港湾は、東アジアの諸港湾に対して、すでに競争力を失っていると判断することが妥当であろう。我国の国際空港、国際航空貨物運送についても実は非常に問題が多いといわねばならない。しかしながら我国の航空貨物運送は、衰退した日本港湾の轍を

2 山上 徹「アジア諸港間競争と東京湾の経済的優位」日本港湾経済学会『港湾経済研究』No. 42, 2004年3月, 32ページ

決して踏んではならない。

我々が今回の動向調査に参加した目的は、かねてから問題が多いと感じていた我国の航空貨物運送につき、関係企業へのアンケート調査を通じて、現状の把握、回答分析から具体的問題点を指摘し、これらの障害を乗り越え将来の我国の健全な航空貨物運送実現のための具体的提言を行うことである。今回の調査結果を纏めた『動向調査報告書』は、平成16年12月に日本大学経済学部産業経営研究所より刊行される予定である。

産業経営研究所の動向調査は、調査対象業界にアンケートを発送し、回答をコンピュータ分析し、動向調査参加メンバーで当該業界の現状を把握、問題点を指摘して、将来の方向につき具体的な示唆を行うことにある。今回の調査では我々はアンケート対象を航空貨物運送に関係を有するすべての業界、すなわち「航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業」、「エア・フレイト・フォワードャー全社」、「我国に乗り入れする全航空会社」を対象にしたが、各業界は航空運送につきそれぞれ特有の利害関係があるので同一のアンケートを発送することは無理と判断し、各業界ごとに3種類のアンケートを作成のうえ発送した。

このうち、「航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業」用アンケートには、本来の航空貨物運送にかかわる設問とは別に航空運送に使用する具体的トレード・タームズおよび、航空運送貨物についての保険をどのように使用しているかを含め、航空貨物保険利用の実態につき設問を設けている。従来航空運送貨物の保険については、その実態が不明であり、アンケートなどによる公表された実態調査はなかったようである。船舶で運送される貨物はそのほとんどが海上保険でカバーされていると推測されるが、航空運送貨物につき保険がかけられる割合が極めて低い、と業界関係者等から指摘されてきているが、その背景や原因をアンケートから分析することがその目的であった。航空機による運送は、船舶やトラックなどの他のどの運送手段よりも安全である、といわれてきた。しかし航空貨物運送そのものは確かに非常に安全な運送手段であるが、貿易貨物が売主の倉庫・工場・店舗から買主の倉庫・工場・店舗まで輸送される過程でトラック等の陸上運送部分を必ず含むことは当然である。航空貨物の保険を利用する、あるいは利用しない貿易業者（荷主）は、果たしてこうした部分についても考慮しているのだろうか。本稿ではアンケート分析から明らかにされた、航空運送貨物についての保険の現状、無保険者の対応を考察したい。

Ⅱ 我国航空運送貿易貨物の特徴と荷主の付保義務

荷主が航空機を利用する最大の理由は、そのスピードにあることは論を俟たない。デザイン物、流行品、季節商品など販売期間の短い商品でも、航空輸送により納期の短縮

が可能となり、海産物、野菜、果物、花などの生鮮品も、地理的および時間的な制約から解放され、グローバルな市場に流通させることが可能となった。どんな遠隔地でも航空輸送によりアクセスできない市場は無くなっている。航空機のスピードは、新しい需要を積極的に開拓することを可能にさせたのである。

また航空機そのものも、船舶やトラックなどの他の運送手段と比べ、極めて安全な運送手段であることが広く知られている。ちなみに旅客の死亡を伴う航空機事故件数は、IATA (国際航空運送協会 International Air Transport Association) の2000 暦年の統計資料によると、1 億飛行キロメートルに対して0.04 件、10 万飛行時間に対して0.02 件となっており、この数値は成田・ロンドン間を26 万3136 回飛んで1 回の事故に、成田・香港間では87 万2905 回飛んで1 回の事故に遭うという極めて低い確率となっている。

航空機自体の運航が極めて安全であるほか、航空輸送中は貨物室と外部の接触が全く無いため、損傷、盗難、紛失などの危険性はなく、また輸送中の振動、衝撃が比較的少なく、温度、湿度などの物理的な条件変化も他の輸送手段ほど気にする必要はない。また航空輸送は運送中の安全性が高いため、最小限の梱包ですむことから、梱包費用、労力、時間などを大幅に削減することが可能である³。

このように、実際に航空運送を利用した荷主は、航空運送貨物が船舶運送貨物に比べてはるかに安全性が高いと実感する機会が多かったと思われる。航空運送した貨物がたしかにほとんど滅失・損傷を蒙る事例がない、と経験上認識した荷主が、保険の必要性をどのように判断しているのか、航空運送の場合には、保険はほとんど必要ないと考えているのか、また必要ないと判断してかまわないのか等々の荷主の真意を、アンケートから分析できればとの視点に立ち設問に加えたのである。

ここで観点を改めて、荷主が貿易取引に際して、必ず使用するトレード・タームズと保険の関係に触れてみたい。

これまで貿易取引に使用されてきた代表的なトレード・タームズは、約200 年ほど前に商慣習として形成された FOB (本船渡値段 Free on Board) と、それに続いて形成された C&F (CFR 運賃込値段 Cost and Freight), CIF (Cost, Insurance and Freight) である。これらのトレード・タームズは在来貨物船を対象としており、「港から港まで port to port」を運送区間としている。価格採算的に見れば、FOB は商品を貿易貨物として仕立て、輸出港で指定された船舶 (本船) に船積みされるまでの価格、であり、C&F は売主が FOB 価格に加え、輸出港から輸入港までの運送賃 (Freight) を負担するものであり、CIF は売主がさらに売主倉庫を出てから買主倉庫に入るまでの運送中に発生する事故に備え貨物にかけられる海上保険の保険料 (Insurance Premium) を負担するもので

3 小林 晃, 平田義章, 木下達雄『21 世紀の国際物流—航空運送が創る新しい流通革命—』文眞堂, 2002 年3 月, 13-15 ページ

ある。

ICC（国際商業会議所 International Chamber of Commerce）は、各種トレード・タームズの解釈原則を定めた1936年インコタームズ（Incoterms 1936）を初めて発表した時から、上記3種類のトレード・タームズの売主・買主の危険負担分界点を、「本船の手すり（Ship's Rail）」と規定した（すなわち売主倉庫から本船手すりまでの区間で貨物に滅失・損傷が発生すれば売主負担、本船手すりを越えてから買主倉庫までに発生した滅失・損傷は買主負担となる）。この原則は現在の2000年インコタームズにまで受け継がれている。

海上運送される貿易貨物はそのほとんどが海上保険でカバーされてきている。売買当事者がトレード・タームズでもしCIFを選択したなら売主が、FOBあるいはC&Fを選択すれば買主が海上保険契約を締結することになる。

ところで増大する航空貨物運送に使用させるトレード・タームズとして、ICCは航空貨物運送用の新トレード・タームズであるFOB Airport（航空FOB）を1976年に発表した。実際にはこの新トレード・タームズはほとんど使用されることがなかった。海上運送手段として、1960代後半に出現したコンテナ船は「戸口から戸口まで door to door」の国際複合運送を実現させたが、コンテナ・ターミナルの使用が不可欠であるために、在来貨物船と貨物の荷役形態が異なり、船荷証券（Bill of Lading；B/L）に規定される運送人（船会社）責任の始終が変更されている。コンテナ船に在来貨物船用のFOB、C&F、CIFをそのまま使用すると不都合が生じることから、ICCは1980年にFOB、C&F、CIFに対応する新しいコンテナ船用のトレード・タームズを発表したが、1990年インコタームズで修正され、FCA（運送人渡 Free Carrier）、CPT（運送手配 Freight / Carriage Paid to）、CIP（運送保険手配 Freight / Carriage and Insurance Paid to）と名称が変更された。また1990年インコタームズではFOB Airportが姿を消し、航空運送用として代わりにFCAを使用することがICCにより強く勧められている。最新の2000年インコタームズも同様の規定となっている。

従って、2000年インコタームズに規定された13種類のトレード・タームズのうち、ICCは在来貨物船を利用する場合にはFOB、C&F、CIFを、コンテナ船、航空機を使用する場合にはFCA、CPT、CIPを使用するよう貿易業界に強く勧告している。

しかし世界の貿易業界は、このICCの勧告には従っていない。私は1995年に日本大学経済学部産業経営研究所の第21回動向調査に参加し、平田義章、吉田友之（関西大学）、横山研治（立命館アジア太平洋大学）各氏と、「我国で使用されるトレード・タームズ（貿易定型取引条件）の動向調査」を行い、我国で使用されるトレード・タームズの使用実態を明らかにすることができた。この動向調査にご賛同いただいた我国を代表する総合商社A社からご提供いただいた同社が1995年に使用した全トレード・ターム

ズ 134,803 件を分析したところ、FOB, C&F, CIF が全体で 91.6% を占め、海上運送で約 95%、航空運送で約 90% を占めていることが判明した。FCA, CPT, CIP, FOB Airport は合計しても 770 件、0.57% しか使用されていなかった。むしろ現場渡 Ex 系、持込渡 Delivered 系の使用がずっと多かったのである。要するに ICC の主張とは異なり、貿易業者は航空機、コンテナ船を利用しても依然として在来貨物船用の FOB, C&F, CIF を使用しているのである。我々はこの結果を見て、ICC は商慣習の世界に、理論的に正しいからとして人工的なトレード・タームズを持ち込んだが、商慣習に慣れ親しんだ貿易業者に受け入れられないのだろう、と判断した。ICC はむしろ FOB, C&F, CIF をコンテナ船、航空機等にも対応できるよう規定を改定し、対処すべきであった、と調査にあたった我々は判断している。⁴

今回の荷主に対するアンケートでも、航空運送の場合に使用するトレード・タームズの調査を行っているが、結果は似たようなものとなっており、FCA, CPT, CIP はほとんど使用されていない。⁵ 航空機には「手すり Ship's Rail」はないから、航空機を利用する場合に FOB, C&F, CIF を使用することは、理論的には間違いであるが、FCA, CPT, CIP が今後航空機に使用される主要なトレード・タームズとなり得ることはあり得ないことのように私には考えられる。むしろ航空機に使用されるトレード・タームズは、将来的には現場渡の Ex 系、持込渡の Delivered 系に移行すると私は予測している。⁶

ところで海上保険契約で言えば、海上運送の場合、CIF では売主が「売主倉庫—買主倉庫」間をカバーする海上保険を締結し、FOB, C&F の場合には買主が「本船手すり—買主倉庫」間をカバーする海上保険を締結している。CIF の場合には、2000 年インコタームズによれば、売主は海上保険契約を締結し、かつ保険証券を買主に提供しなければならない (A 3 売主の義務 b) 保険契約)。FOB, C&F では通常買主が海上保険契約を締結するが、同インコタームズに拠れば、FOB, C&F 買主には保険契約締結義務はない、と明記されている (B 3 買主の義務 b) 保険契約)。インコタームズでは付保義務

4 小林 晃, 平田義章, 吉田友之, 横山研治『我国で使用されるトレード・タームズ (貿易定型取引条件) の動向調査』日本大学経済学部産業経営研究所 産業経営動向調査報告書第 21 号, 1997 年 4 月, 第 8 章参照

5 我国の航空運送貿易貨物に使用されるトレード・タームズについては今回の動向調査アンケートで調査され、その結果を山口尚志氏が 2004 年 12 月刊行予定の『産業経営動向調査第 28 号』第 14 章に執筆している。

6 小林 晃「トレード・タームズは FOB, C&F (CFR), CIF から Ex 系 Delivered 系へと移行する—総合商社 B 社欧州 Q 支店の 1999 年全取引 8,711 件の分析から—」日本商業英語学会『研究年報』第 61 号, 2002 年 9 月, 参照。1993 年に発足した EU では事実上の国境がなくなり、貿易貨物運送を阻害する各種規制等が撤廃されている。Q 支店が使用した全トレード・タームズのうち日本との取引 1,729 件を除いた欧州を中心とする取引 6,982 件を分析したところ、現場渡し Ex 系、持込渡し Delivered 系がすでに 4,565 件 65.4% を占めていた。特に輸出 4,949 件に限れば、その比率は 3,624 件 73.5% の高率となっていた。貿易運送費用の全体管理を目指すロジスティクスの観点からすると、トレード・タームズは現在の FOB, C&F, CIF から将来は徐々に、かつ確実に Ex 系、Delivered 系へと移行すると考えられる。そして欧州で明らかになったこれらのトレード・タームズの変化は、欧州、米国から、徐々にかつ確実に日本を含む他の地域に波及していくであろう。恐らくそれはまず航空貨物運送から変化していくであろうと、私は推測する。

はないが、FOB、C&F 買主が海上保険契約を締結するのは、輸出港の本船手すりを貿易貨物が通過した後、買主の倉庫に入るまでの長い航海区間で貨物の滅失・損傷が生ずることあるべき事態に備えているのである。FOB、C&F 買主に付保の義務はないが、保険をかけなければ航海中の貨物に生じた滅失・損傷の危険は買主に帰することになる。海上運送貨物の場合、インコタームズの規定では、売買当事者が海上保険をかけなくてもよいとされている FOB、C&F のようなトレード・タームズがあるが、実際にはほとんどの場合に保険がかけられている。航空運送貨物では FOB、C&F 輸入の場合に無保険となるケースが極めて多いといわれているが、航空運送を利用する荷主の意識はどのようになっているのであろうか。

Ⅲ アンケート回答分析による荷主の保険への対応

アンケートを発送した「航空貨物運送に関わりを持つ我国荷主企業」の選定には苦勞したが、日本ロジスティクスシステム協会（968 社）、日本化学工業品輸出組合（265 社）、日本機械輸出組合（314 社）、日本機械輸入組合（48 社）、日本繊維輸出組合（117 社）、日本繊維輸入組合（115 社）、日本自動車工業会（14 社）、ビジネス機械情報システム産業協会（40 社）、電子産業技術産業協会（63 社）の 9 団体、計 1944 社にアンケートを出状した。重複する企業は当然あるが、それを完全に除外するのは難しいため全社にアンケートを配布し、回答 353 通を得た。

荷主企業へのアンケートは全部で 17 問を用意したが、航空貨物保険については、問 15、問 16、問 17 の計 3 問を設定している。

以下にこの設問とその回答を記し、分析を行いたい。問 15 は以下のような設問である。

問 15. 航空貨物は損害が極めて少ないと言われていますが、万一貨物が滅失・損傷した場合に備えて、保険はどうしているのでしょうか。

- 1) 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。
- 2) 1) のトレード・タームズを使用した場合、ほとんど保険をかけているが、かけない場合もある。
- 3) 1) のトレード・タームズを使用した場合、状況に応じてかける場合もあるが、かけない場合が多い。
- 4) 安全性が航空運送の特色であるから、原則として保険はかけない。

回答は4選択肢から1つを選ぶことになっているが、有効回答353件のうち大多数の249件(70.5%)が、1)を選択した。ついで2)が32件(9.1%)、3)が20件(5.7%)、4)が11件(3.1%)であった。選択肢にはないが、「不明」が41件(11.6%)となっている。このことから、回答によれば、保険は必ずかけている企業が7割を占め、回答者の企業を売上高で見ると、多いところほどその比率が高い。

海上運送貨物の場合には、付保率はほとんど100%に近いと考えられるから、付保すると回答した70.5%をどのように判断するかであるが、付保につき肯定的と考えられる2)の回答を合わせると約80%となり、航空貨物は安全であるとはいえ、荷主企業は保険で航空貨物をカバーする必要性を十分に認めている、と結論付けられよう。

本設問についての自由意見のうち、保険をかけない理由として、以下のようなものがあった。

「10,000円以下の貨物には保険をかけていない。」

「輸出のCIF、CIPはAirでも大半かけているが、小額はかけない。輸入のAirは大半かけない。海上は到着後でもかけるが、Airで到着後保険をかけてもほとんど無意味。」

「荷主から特に要求された場合、高価な貨物のためリスク回避を目的に自主判断した場合等を除き、原則として保険の付保はいたしません。ただし、荷主関連企業との輸出入においては荷主サイドが包括的に付保しているケースはあります。」

小額商品は保険をかけない、輸入の場合保険契約が間に合わないため保険をかけない、というこれらの回答から、航空運送の安全性に対する信頼感が高いため保険をかけない、および航空運送のスピードの特性から保険が間に合わない、という理由が明らかにされている。総ての航空貨物が保険の対象とはなっていない背景が理解できる。

問16. は以下の設問である。

問16. 御社がかけている保険についてお尋ねします。

- 1) 主として自社が取引をしている保険会社による保険を利用する。
- 2) 主として取引先が指定する保険会社による保険を利用する。
- 3) 主として航空会社が提供する Air Waybill 荷主保険を利用する。
- 4) 主としてフォワーダーが提供する House Air Waybill 荷主保険を利用する。
- 5) かけていない。
- 6) その他

回答は6選択肢の中から1つを選ぶことになっているが、1)に回答の大部分が集中し、276件(78.2%)であった。次いで4)の回答が15件(4.2%)、2)の回答が12件(3.4%)、5)が10件(2.8%)、3)が9件(2.5%)、6)が2件(0.6%)、設問以外の

「不明」が29件（8.2%）という結果であった。

従って、荷主企業は、自社と取引関係にある損害保険会社を圧倒的に利用しており、Air Waybill 荷主保険や House Air Waybill 荷主保険の利用は少ないことが判明している。自社と取引関係にある保険会社の利用割合が高いことは、保険を利用する場合に他の保険契約関係には目を向けないためか、包括予定保険契約の存在に裏づけられているものと推測される。

問 17. は以下の設問である。航空貨物を実際に運送するのは実際運送人たる航空会社であるが、荷主と直接に運送契約を結ぶのは、契約運送人たるエアー・フレイト・フォワーダーである。我国航空貨物は現在9割以上がエアー・フレイト・フォワーダーにより集荷され混載されて航空会社に運送が委託されている。本問は航空貨物が無保険で運送され、しかも事故が生じた場合の荷主の対応について尋ねている。この問題はIV章でも考察するが、設問と回答をまず示したい。

問 17. 上記「問 15」で、2, 3, 4 と回答された方にお伺いします。

航空貨物の滅失・損傷は、実際に輸出入とも、荷主工場・倉庫と空港間の陸上輸送中に発生することが多いと考えられます。この区間で損害が発生したが、御社が保険をかけていない場合に、御社はどのような対応をとってこられましたか。（複数回答可）

- 1) 陸上運送区間の運送を担当した、フレイト・フォワーダーなどの運送人には、運送契約上の運送責任があるから、運送人から全額回収している。
- 2) 運送人責任は、法律上一定の制限があるので、その範囲内で運送人から回収している。
- 3) 2) とは関係なく、運送人と話合いの結果、両者で合意した金額を運送人から回収している。
- 4) 陸上運送中に損害が発生したとの明確な証拠がなければ、運送人も支払いを拒絶するので、実際には回収は極めて難しい。
- 5) 保険をつけていなかった当社に責任があると認識し、損害回収をあきらめる。
- 6) 理論的にはともかくとして、実際には、荷主と運送人の力関係で決まることが多いと実感している。
- 7) こうした事例はまだ発生していないので、回答できない。
- 8) よくわからない。

具体的な事例がありましたらお書きください。

回答は上記選択肢から2つ以内で選ぶことになっているが、アンケート回答企業353社のうち、本設問には63件の回答しかなく、しかも7) が20件（31.7%）で最高であった。8) 3件（4.8%）と、設問にない「不明」5件（7.9%）を合わせると、（複数回答

なので) 回答者の44.9%がどう対応してよいのかが分からない状況にあると判断できよう。残りの回答もバラバラで2), 3) が同数の10件(15.9%)であり、次いで1) 8件(12.7%)であった(2), 3), 1) の合計は44.5%)。損害回収に受身, 否定的な4), 6) が同数の6件(9.5%), 5) 5件(7.9%)であった。また具体的事例についての回答は皆無であった。

この回答から判断して、まず353荷主企業のうち、63社しか回答しないということは17%の回答状況であり(残り290企業は、必ず保険をかけるようにしている、と回答している)、この63社の回答内容も約45%が対応不能と思われ、法律で求償が認められた範囲内であるいは一定金額を運送人に損害賠償請求する、という本来あるべき対応もほぼ同数の約45%となり、対応が真二つに割れているようである。

IV 航空運送貿易貨物の具体的損害と運送人責任

海上運送貿易貨物に使用される保険は、英国で作成、使用されてきた海上保険いわゆる協会貨物保険約款(Institute Cargo Clauses; ICC)が使用されており、実際には旧約款である1963年ICC(All Risks, WA, FPA)および新約款である1982年ICC(A, B, C)の6種類の保険条件から、貨物に適した条件が選択され使用されている。我国で使用されている海上保険は、理由は明らかではないが、なぜか旧約款である1963年ICCが主流である。

航空運送貿易貨物の場合にも、基本的にはこの協会貨物保険約款が使用されるが、航空運送の特性が考慮され、若干手直しがされており、All Risks条件を基本としたInstitute Air Cargo Clauses(All Risks)(excluding sending by post)(旧約款の場合)が使用されている。

海上貨物保険証券(旧約款)の裏面約款を見ると、第1条から第14条およびNoteから成り立っているが、航空貨物保険証券では第1条から第12条およびNoteから成り立っている。航空貨物保険証券の特徴として、海上貨物保険証券の約款の中から、第3条はしげ条項(Craft & C. Clause)、第7条共同海損条項(General Average Clause)および第8条堪航承認条項(Seaworthiness Admitted Clause)が削除され、反対に海上貨物保険証券にはない運送中絶不担保条項(Frustration & Confiscation Clause)が第9条に挿入されている。

航空貨物保険は、原則としてAll Risks条件であるので、第4条にはオールリスク条項(All Risks Clause)のみが明記されているが、保険条件としてWA, FPA条件を採用することも可能であり、WA, FPAに対応する文言がNoteの下に明記されている。

保険会社が引受ける海上保険の開始期と終止期を定めた第1条運送約款(Transit

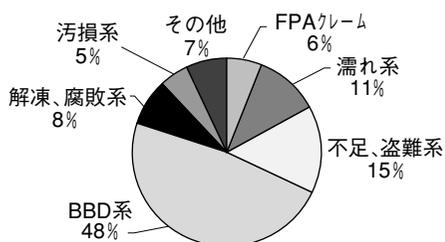
Clause) では、両者は基本的に同じであるが、航空貨物保険では「建物 premises」が追加されており、保険期間の開始期を「保険証券記載の地の倉庫、建物または保管所 (the warehouse, premises or place of storage) を、保険の目的 (subject-matter insured) が運送開始の時に離れる時」とし、終止期を「保険証券記載の仕向地の、荷受人の倉庫、建物もしくは保管場所またはその他の最終の倉庫、建物もしくは保管所に引渡される時」、その他2つの事由を挙げている。ちなみに「保険の目的」は、貨物海上保険証券では、「貨物 goods」という表現になっている。従って、航空貨物保険証券でも海上貨物保険証券と同様に「(航空運送貨物が) 保険証券記載の地の倉庫、建物または保管場所を運送開始のために離れる時から……保険証券記載の仕向地の荷受人の倉庫、建物または保管所またはその他の最終の倉庫、建物もしくは保管所に引渡される時まで」に保険者が引受けた危険 (担保危険) により貨物が滅失・損傷した場合には、保険者は保険金の支払いを約束する (填補する) ことになっている。

海上貨物保険証券の運送約款では、最終荷卸港に被保険貨物を陸揚した後に仕向地を変更した場合の保険の終期を規定した第2項があるが、航空貨物保険の運送約款では削除されている。航空貨物運送ではほとんど意味が無いと判断されたためであろう。

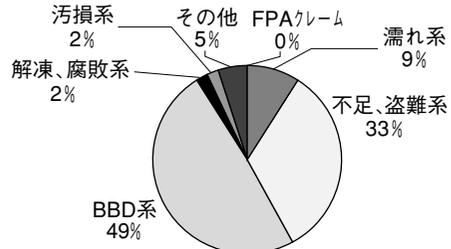
私は航空運送貨物にどのような形態の損害が発生するのかにつき、かねてから非常な関心を持っていたが、その具体的な資料を入手することができなかった。しかし今回の動向調査期間中に、X 損害保険会社に勤務する K 氏が同社の2001年度、2002年度の支払い保険金を、具体的損害と運送手段との関係で纏め上げた貴重な資料を、K 氏からいただくことができた。

これは全輸送用具につき分類した資料 (第1図) と、航空機により分類した資料 (第2図) から成っている。正確な件数は明記されていないが、私が直接 K 氏から伺ったところによると、件数は2年間計で全輸送用具が約20万件、航空機が約2万件とのことである。これだけ膨大な件数から作成されたこれらの資料は、航空運送された貨物損害全体の傾向をはっきりと示し、航空貨物損害の特徴を明らかにしていると断言できる、第一級の貴重な資料である。

第1図
全輸送用具 (01, 02 年度合計の保険金に占める比率)



第2図
Air 積み (01, 02 年度合計の保険金に占める比率)



第1図と第2図を比較してみると、両者とも BBD 系損害の傾向が全体として 48%、49% と似たような傾向にあり、両者の明確な区別が見出しがたいことに驚かされる。勿論損害を個々に見てみると、運送形態の違いにより損害種類の多寡となって現れているのであるが、貿易貨物の損害は、船舶により運送されても、航空機により運送されても、最終的な損害の累計で見ると、BBD 系損害で両者は似通った傾向に収束することに改めて驚いた次第である。

BBD は Breakage (破損), Bending (まがり), Denting (へこみ) のことで、Scratching (擦損) を含むが、具体的には①機械類の破損、②商品等のへこみ、擦損などが主要な事故である。航空運送貨物は、航空機による運送中には BBD 事故の発生は考えにくいから、これらの損害は陸上輸送、飛行場上屋等での梱包作業中に発生すると考えることが妥当である。しかし BBD 事故が海上運送、航空運送を通じてほぼ半数を占めていることは興味深い。換言すれば、貿易貨物は如何なる運送形態によっても、損害の半数は BBD 事故であることが、大数の法則で予測可能ということかもしれない。保険条件を考察する上で、実に興味深い検討事項であろう。

参考までに、第1, 2図を作成した K 氏の、航空貨物損害についてのコメントを紹介したい。

- ①Air 積みの特徴としては、盗難、抜き荷 (theft, pilferage) 損害が多い (特にイタリア・フランスでの高級繊維、東南アジアでの半導体)。理由は (イ) 高級品が多い、(ロ) コンテナ化されていないため (航空輸送中は除く)、積み替え・保管中に抜き荷が発生しやすいためである。
- ②水濡れ (rain and fresh water damage) 損害クレームも多い (半導体、高級繊維)。理由は空港での航空コンテナへの積込みが、屋外で作業されることが多いためである。
- ③BBD 損害クレームが半数近くを占める。理由はコンテナ化されてなく、(イ) ハンドリング回数が多い、(ロ) パレット積みは少なく人力でのハンドリングが多いためである。
- ④船積貨物と比べると、全般的にクレーム金額は少ない。理由は (イ) 輸送日数が少ないこと、(ロ) 輸送中のショックリスクが低いこと、(ハ) 飼料・穀物等の大口バルク & ハイリスク貨物が少ないため、と思われる。

第1, 2図の比較から、航空運送貨物損害では、不足・盗難系が海上運送貨物損害の場合の2倍以上を占めていること、飛行時間が短いため、解凍・腐敗系が海上運送貨物に比べ4分の1であること、FPA クレーム (保険条件 FPA でもカバーされる事故のこと、具体的には a 火災・爆発, b 沈没・座礁・衝突・接触、などによる損害のこと) が航空運送の場合には全くないこと、などがその特色として挙げることができるであろう。ちなみに腐敗損害は、本来は「貨物の固有の瑕疵または性質 inherent vice or na-

ture」であり英国海上保険法（MIA）第55条2項c、により免責されているために本来は填補の対象にはならないが、たまたま冷凍機等の故障のため貨物が腐敗した場合には、その損害は填補されることになっている。

重要なのは、上記①盗難・抜き荷損害、②水濡れ損害、③BBD損害は、協会貨物保険約款（ICC）のWA、FPA条件では担保されない危険であることである。海上運送貨物の場合にはWA、FPA条件ではこれらの危険は担保されないため、特約をつけてカバーしているが、航空運送貨物保険はこれらの危険をすべてカバーするAll Risks（オールリスクス）条件を原則としているので、これらの損害について荷主は総て回収できる。

以上、航空運送貨物の損害の形態とそれに対処する航空運送貨物保険につき概観した。それでは航空運送貨物につき、保険をつけない荷主の立場につき考察したい。

荷主が保険をかけ忘れたか、あるいは航空貨物運送は極めて安全であるとの理由で、保険を故意にかけなかった場合に事故が発生すれば、勿論、荷主は保険者（損害保険会社）から保険金の回収はできない。しかしその損害が運送人（航空会社、陸上運送人等）の責に帰すべき性格のものであれば、国際条約その他の法律で定められた範囲内で運送人に損害賠償を請求することができる。但し、運送人の法定責任は驚くほど低く設定されているので、荷主が満足するような金額の回収からは程遠いと言わねばならない。

たとえば航空運送人の責任を定めたワルソー条約とそれを改正したヘーグ議定書では、貨物の損害に対する航空会社の運送責任限度額は、貨物重量1キログラムに対し250フランス金フラン（US\$20.00）と定めている（第22条第2項）。ワルソー条約は航空会社を対象に規定されており、航空会社の運送は「空港から空港まで」に限定されている。これらの関連規定を整理すると、以下の如きものとなっている。

ワルソー条約は第18条第1項で、「貨物の破壊、滅失または毀損の場合における損害については、その損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであるときは責任を負う。」と定めている。同条第2項で、「航空運送中とは、手荷物または貨物が飛行場または飛行機上においてまたは、飛行場外に着陸した場合には、場所の如何を問わず運送人の管理の下にある期間をいう。」と「航空運送中」の定義がされている。

7 例えば海上運送人の責任を定めた1924年ヘーグ・ルールでは1包装または単位あたり100スターリング・ポンド（100 pound sterling per package or unit）と規定されており、1977年に発効したヘーグ・ヴィスビー・ルールでは一包装または単位あたり666.67 SDRまたは1kgあたり2 SDRという併用方式となっている。2004年10月6日の英ポンド、SDRの値はそれぞれ202.33円、162.700円であるから、これで計算すると、20,233円および108,467.2円にしかならない。しかも運送人が責任を負うのは、運送品の積込み、取扱い、積付け、運送、保管および荷揚げに関する過失である「商業過失」のみであり、航行または船舶の取扱いに関する船長、海員、水先人または運送人の作為、不注意または過失による「航海過失」については免責され、天災、船火事も運送人は免責となっている。

「運送人の管理下にある期間」とは、運送状が発行され、貨物が出発空港の航空会社の貨物ターミナルまたは空港の航空会社の事務所で受託された時から、荷受人または代理人に引渡されるまでの間をいう。仕向け空港でデリバリー・オーダーが発行され、荷受人が貨物に手をつけられる状態になった時が引渡しの時、である。

同条第3項で、「航空運送の期間には、飛行場外で行う陸上輸送、海上運送または河川運送の期間を含まない。ただし、それらの運送が航空運送契約の履行にあたり積込、引渡しまたは積換のために行われるときは、損害は、反証が無い限り、すべて航空運送中における事故から生じたものと推定する。」と「航空運送の期間」の定義がなされている。

ワルソー条約が対象とする航空会社の運送責任は「空港から空港まで」に限定されている。しかし、上記 X 損害保険会社から提供された航空貨物損害の図表に現れた損害の総てが、貨物が航空運送中に発生した損害であるとは思われない。従って実際には航空貨物の損害は航空運送中以外の貨物の混載作業、陸上輸送中にそのほとんどが発生すると理解すべきである。

しかし我国の航空貨物運送の実態を見るとフレイト・フォワーダーが扱う貨物量を示す混載化比率が90%を超えている。上記の航空貨物混載作業、陸上運送の実行者は航空会社ではなく、実際にはフレイト・フォワーダーである。従ってこのような範疇の損害については、荷主に House Air Waybill を発行して航空貨物を集荷したフレイト・フォワーダーの責任であり、荷主は実はフレイト・フォワーダーに運送人責任に基づく損害賠償を請求すべきである。フレイト・フォワーダーは当然のことながら、自社の引受ける航空貨物について法律上発生することあるべき支払責任をカバーするため、あらかじめ「賠償責任保険」を締結して、損害賠償請求に備えている。

しかし保険をかけていない荷主にとり、こうした損害が発生した場合の対応には、実際運送人たる航空会社と契約運送人たるフレイト・フォワーダーの関係が入組んで、いまひとつはっきりしないところがある。我々が問17. を用意して、荷主の意識を探ったのは、こうした背景があったためである。

V 結論にかえて

航空運送は、極めて安全で事故がほとんど無い運送であると広く認識されており、またそれは事実である。従って航空運送される貨物は海上運送される貨物に比較して、事故の割合がたしかに低い。しかし航空貨物は、必然的に陸上運送を伴う。上屋で、航空貨物に仕立てる梱包作業を見学すると、航空機の出発時間との争いで、慌ただしいことこのうえもない。時間に追われ貨物が乱暴な取扱いをされて損傷を蒙りうる可能性は十

分考えられる。梱包された貨物はビニールシートに覆われ航空機まで無蓋トレーラーで運ばれるが、私は激しい驟雨の中を運ばれていく貨物を何回か目撃している。我国ではともかく、治安の悪い地域では、積替え時の盗難・紛失も少なくないであろう。航空運送中の貨物は極めて安全であるとしても、それ以外の運送や荷繰りの過程で、航空貨物の損傷は決して無視できないであろう。X 損害保険会社 K 氏から提供された第 2 図は、航空運送貨物の損害が原則として航空運送中以外で発生していることを如実に示している。航空貨物運送というのは、必然的に陸上運送、梱包荷役など一連の作業を伴う運送である、とはっきり認識する必要がある、主たる航空運送がいかに安全であっても、損害発生の可能性は皆無ではなく保険によるカバーは必要である、と言わねばならない。

これまで航空運送貨物の滅失・損害をカバーするための付保は、海上運送貨物に比べ極めて少ない、と航空運送関係者から指摘されてきた。逆に言えば、航空貨物運送がいかに安全であるかを示す証左でもあろう。

今回の動向調査にあたり、航空貨物運送に関わりを持つ荷主企業へのアンケート調査は回答を分析すると、それまでの我々の認識とは異なる結果をもたらしている。

問 15. の保険付保に関する質問では、回答者の 70.5% が、保険をかける立場であれば、必ず保険をかけると回答している。付保につき肯定的な 2) の回答 9.1% を合わせると、約 80% が航空運送貨物に保険をかけることに積極的である。

問 16. では、保険をかける損害保険会社は自社の取引先損害保険会社とするものが回答者の 78.2% を占めた。この結果から、約 80% の回答者が、航空運送貨物であっても保険はかけるべきであり、かける場合には自社の取引先損害保険会社である、というはっきりとした傾向が明らかにされたと言えよう。

それでは巷間言われている、航空運送貨物の付保率の低さと、回答者の 8 割が付保するという意識とのギャップはどこから来るのであろうか。恐らくそれは、スピードという航空運送の特性からくるのではないか、と思われる。保険申し込みにあたり、商品名、金額、積載便名、その他を確定させることが必要であるが、保険の手続きをしている、あるいはその前に、航空貨物が到着してしまう。貨物には損傷がない。……こうした事例が繰り返されると、意識の上では付保の必要性がありながら、実際には相反した無保険の状態が出現するのであろう。

また保険をかけ忘れた、あるいは安全性を信頼して故意に保険をかけない、いわゆる無保険の場合は、運送中の貨物が滅失・損傷した場合には、荷主は保険金を保険会社から回収できない。しかし航空会社、フレイト・フォワードナーなどの運送人に運送責任があれば、法律で規定された範囲内で、荷主は運送人に損害賠償を請求することができる。問 17. で我々はこの損害賠償請求につき荷主の意識を尋ねたが、保険をかけてい

なくても、荷主には運送人に対し運送契約に基づく損害賠償請求権があり、運送責任の範囲内で請求できるので、運送人に賠償を請求する、という本来あるべき対応が無保険荷主企業に4割程度(複数回答)しか見られなかった。

しかし保険をかけていなくとも、運送人に運送責任の範囲内で請求できることが荷主企業に周知されていない、ということだけに原因を求めると、この問題の本質を見誤ることになるかもしれない。無保険荷主企業の心情をいくつか忖度すると、(イ)実際には損害がどこで発生したのか不明で、特定の運送人に請求できない、(ロ)運送人との友好的な関係を損害賠償請求により傷つけたくない、(ハ)損害賠償できたとしても回収できる金額はたいした金額ではない、(ニ)損害賠償の手間や費用を考えるとメリットがあるとは思えない、(ホ)保険をかけていなかったことの負い目、などさまざまな要因が絡み合っているものと判断することが妥当であろう。

複数の運送手段により運送される貨物が損傷した場合に、実際にどの運送区間で損傷したのかが不明な損害をコンシールド・ダメッジ (concealed damage) というが、海上運送が含まれる場合には海上運送中に発生したと看做されることになっており、ヘーグ・ルール、ヘーグ・ヴィスビー・ルール等に準拠して賠償金の目処が立ちやすい。これに対して航空運送の場合、一般的に航空会社は反証の無いかぎり、コンシールド・ダメッジ⁸については責任を負わない。

航空会社がコンシールド・ダメッジにつき否定的な姿勢をはっきりさせていることで、航空運送貨物の荷主も損害賠償請求の相手が見えづらくなっているとも考えられる。

最後にアンケート回答を参考にしながら、荷主企業が航空運送貨物のリスクにどのように対処しようとしているかを考察したい。回答者はおおまかに3つのジャンルに分けられるようである。

- (イ) 保険を必ずつけて損害に対処している。
- (ロ) 貨物の金額を目処にするなどして使いわけている。
- (ハ) 航空運送は安全であるので、意識して付保しない。あるいは付け忘れなどで無保険となっている。

回答者の8割は、航空運送貨物にも保険をつけるべきだと回答している。この回答にもかわらず、実際の付保率が低いのは、貨物を運送する航空機のスピードが速いために、保険契約締結のタイミングを逸してしまうからであろうと考えられる。しかしこの問題は、荷主が自社の取り扱う航空貨物の総てを保険につける形態であるオープン・ポリシー (Open Policy 包括予定契約) を利用することで問題なく解決できる。航空運送は相対的に安全であることを反映して航空貨物保険料は海上貨物保険料よりも低く設定

8 木下達雄『国際航空貨物運送の理論と実際』同文館、1999年7月、408ページ

されている。航空運送貨物のリスク管理からすれば、基本的には私は保険でカバーすべきであると思料する。大多数の回答者の意識はこの意味で健全である、ということが出来る。

一方で、航空運送貨物の損害は、海上運送貨物に比べ極めて少ないことも事実である。無保険であるにもかかわらず、多くの航空運送貨物が安全に到着する事実から、保険は不要なのではないか、とも考えられるであろう。実際には支払い保険料の合計が損害貨物の金額を超えることはまずありえないが、保険をつけるかつけないかの判断にかなりの影響があるのは事実であろう。

大部分の荷主は保険カバーをすべきである、との意見であるが、保険をかけることに否定的あるいは不明の2割の回答者の実際の対応はさまざまであろう。

自由意見のなかで、貨物の価格により使い分けている、との回答があった。これは考慮に値する意見であろう。航空運送の安全性と貨物の価格を弾力的にとらえている。かつての航空貨物は、高い運賃負担力ある高価商品が主であったが、現在では原材料品、穀物等以外はほとんどの商品が航空運送商品となっている。金額により使い分けるとこの意見は一定の支持を得るかも知れない。

上記（ハ）に属する場合の企業は、運送中の貨物に滅失・損傷が生じても、その損害は保険者から回収はできない。しかし運送契約を結んだ運送人（航空会社、フレイト・フォワードナー）から運送契約に基づき一定限度額の損害賠償金を請求することができる。しかしこの法定責任金額は運送人保護の観点からかなり低く抑えられており、損害賠償請求を行うことで運送人との友好関係を壊したくない等のさまざまな理由から、保険をつけなかった荷主の約4割（複数回答）は運送人への賠償金請求を放棄しているように思われる。

これらのグループは、航空運送は極めて安全であるから航空運送貨物に保険をかけることはしない。もし事故が起こったとしたら、損害回収できなくともそれは仕方ない、という認識なのであろう。

追記 三好義之助先生、生前は大変お世話になり有難うございました。楽しかった思い出ばかりです。ご冥福を心よりお祈りいたします。 合掌