

神戸市外国語大学 学術情報リポジトリ

Our International Transaction, the New Combined Transport Order Reviewed and Proposed

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 1986-06-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 小原, 三佑嘉, Ohara, Miyuka メールアドレス: 所属:
URL	https://kobe-cufs.repo.nii.ac.jp/records/2198

This work is licensed under a Creative Commons
Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0
International License.



わが国の国際取引と新複合運送秩序 への反省と提言

—とくにフレイト・フォワードの活動から—

小 原 三佑嘉

I 序 論

標題のことについて、これまで多くの専門誌の紙面を借りて評論・解説・紹介・提言を行なう機会があり、また本学研究誌でもちょうど20年前から10年毎にそのときの時代の将来を模索する論文をまとめてきたが、その後技術が長足の進歩をみせているのに対して、それに対応した新複合運送秩序の確立は遅々としていることから、本学創立40周年を記念して、新複合運送秩序確立の一助ともなればと思い、本研究誌でまた現状の反省と将来への提言を試みたい。

1) 昭和43年神戸大論叢第19巻第5号・コンテナ船荷証券に関する技術論的研究—新分野の開拓とその方向—のはしがきの冒頭で「コンテナによる door to door 方式の国際間の複合運送の発展には、各種分野の緊密な相互補完的機能の一貫体制がどうしても必要である。すなわち、複雑な各国の通関制度、運送人の定める運賃率およびその責任範囲、保険条件、銀行による荷為替金融等の法的諸問題の解決がなければコンテナによる国際輸送の健全な発展を期待することは難しい。しかし、現実をみると、コンテナそのものおよびその専用船の技術的発展には目覚ましいものがあるにもかかわらず、コンテナ輸送に必要な運送証券の法的根拠に関しては、国際的統一が未確立のまま、旧

(1) 金融法務事情、国際商事法務、NBL、国際金融、ICC、全銀協通信講座、荷主と輸送、コンテナリゼーション、海運、海事産業研究所報、日本海事新聞等各業界紙。

態依然たる方法がとられているのが実情である。……以下略……」と述べたことは、現在でもあてはまるコメントであろう。

2) 昭和52年神戸外大外国学研究Ⅶ・国際複合運送秩序に関する技術論的研究—1980年代の新運送秩序を模索する—のはしがきの冒頭で「ここ10数年ほどの間に急速な経済の発展と著しい技術進歩がみられるにもかかわらず、これら新事態に適應する法律制度の立ち遅れがあらゆる分野で指摘され、それらの整備の緊急性が強く叫ばれているが、最近の技術革新による新しい複合運送手段、とくにコンテナリゼーションの分野においてもまたその例外ではない。—以下略」とまとめたことは、現状とあまり変わっていない。

3) 昭和60年5月、東京で開催された日・欧・米持回りの '85 International Physical Distribution Conferenceの「国際物流の戦略と課題」セッションにおいて日本代表として国際物流と商流の新秩序の構築の必要性を訴えるパネルスピーチをしたので、そのレジユメ（英文）を参考までにつぎに掲げておこう。

Establishment of New Order for International Physical Distribution and Commercial Transaction

—With special attention directed to combined transport system in international transaction—

The current innovative trends found in transportation and information are drastically changing conventional modes of transport as well as traditional ways of doing business in international trade, payment and insurance. Higher speed, more sophistication and specialization brought into international physical distribution by technical innovation will inevitably transform commercial flow in international transaction which tend to stick to conservative procedures and practices.

Combined transport system, in particular, with its central roll

(2) この国際会議は、(社)日本能率協会・日本物的流通協会等6団体主催、通産・運輸・外務等9省庁後援、経団連・日商・船主、荷主協会・物流学会等34団体協賛によりホテル・ニューオータニで11カ国の外国代表を含め1000名を超える参加者があり盛大であった。筆者のスピーチの概要は、(社)神戸港振興協会月刊誌神戸港 No. 312 (昭和60年7月号)に掲載された。

in the current international physical distribution, has brought about a remarkable headway to the hardware aspect of transportation as we now see in containerization, palletization or roll on/roll off traffic by trailers and ferries. In the meanwhile, concerns have been expressed about overdue legal environment and order setups in response to involvement of these modern means of transport in contracts for export/import, carriage, documentary credit and insurance.

More activities have been recently noticed in setting up new legal requirement with regard to the area where international physical distribution especially through combined transport system and commercial transaction flow meet together, namely, a *raison d'être* of combined transport documents. Nevertheless, due to lack of coordination among trading, forwarding, banking and insurance industries engaged in international trade, this new trend in legal area does not necessarily suit the realities of these industries. The disarray among these industries has sometimes caused inconsistent practical handling and interpretation of combined transport documents which have at last debuted on the stage of international transactions.

With this picture in mind, this session will study how to go about setting up a legal environment for combined transport system in international transaction as a part of effective means to promote international physical distribution strategies indispensable for preparation of effective international management strategies. Further, this session will be devoted to identify the problems and issues existing in the interdisciplinary area between international physical distribution and commercial flow in searching effort for an overall balance and orders.

Reports will be given in this session on stipulation, exemption and terms and conditions on the face and back of transport documents that are provided for by conventions, rules, laws and regulations newly adopted or revised in the past 15 years. At the same time discussion will also cover legal grounds of the freight forwarders acting

and issuing its document as carrier. Throughout the session, we will base our discussion on the main requirements in looking for the way to build up the environment for sound international physical distribution activities. (panel speaker's resume)

上記の国際会議のパネルスピーチのなかで、筆者は、国際取引において新しく登場したフレイト・フォワードラーと称する物流業者の行なり複合運送に関して、新時代に対応してできたはずの Incoterms, 信用状統一規則に定める複合運送証券の現状の説明と反省をしたあと、つぎの提言を行って賛同をえた。

「この '85 International Physical Distribution Conference は、発展する複合一貫輸送システムの基盤強化のために国際物流と商流との間の緊密な連携のもとに新秩序の構築という遠大な目標を認め、

国際取引の分野における知識と経験を相互に交換することの緊急性と有益性を認識し、

いかなる地域の物流マン（フレイト・フォワードラーを含む）も互恵平等の精神にもとづく国際取引の発展を促進することが国家間の友好関係の増進につながることを考慮し、

異なった経済・社会・文化・宗教・法律を有する国の諸制度をしん酌した共通のルールを採択することは、国際物流と商流における実務的・法的障害の除去と新秩序への近道の選択に貢献し、かつ国際貿易の拡大に資するものと確信し、

国際物流と商流との調和のとれた関係の推進にあたっては、できるだけ企業の自由競争および市場アクセスを基本理念として、全国各地の物流マンの知識と経験の収集・普及につとめることが斯界の健全なビジネス環境づくりに役立つことを銘記すべきである。」と。

さて、本稿でいうフレイト・フォワードラーとは何かであるが、実業界ではなにげなく使っている日常の慣用語であるこの語もその本質とは問われると誰れ

もの確には答えられない。このことに関して、筆者は「不可解なその実態」について業界紙の論説⁽³⁾に基づきの意見を述べたことがある。

「……わが国にはフレイト・フォワードを規制する法はない（航空の場合は利用航空運送事業として航空法に規定）。ではどのような業者がそれを指向しているかという、港湾運送事業者、倉庫事業者、通運事業者、通関業者などの物流関係業者といわれるが、的確な定義はなく、この物流業者の名を海運貨物取扱業者（海貨業者という）とも呼ぶが、これも正鵠をえていない。この海貨業者は、「乙仲」の呼称の方がよく知られているのが実態だ。

さて、「海貨業者」の事業案内や広告をみると、自からをフレイト・フォワードと称して ①港湾運送業、②倉庫業、③トラック運送業、④梱包業、⑤海上保険代理業、⑥通関業の事業を営むとし、なかには複合一貫運送サービスの提供を謳っているものもある。

長年の検討の末、1980年5月末ジュネーブでようやくまとまった国連国際複合物品運送条約案の採択を契機として、いよいよフレイト、フォワードも同条約に定める複合運送人として国際的に活躍できる途が開けた。……」と。

Ⅱ 周知徹底を欠く Incoterms の反省

輸出でも輸入でも、国際取引の成否および損得は建値の決め方いかんにかかっており、その取決めには主としてFOB、C&F、CIFの用語があるということについては、早くから世界の常識となっている。しかし、それらの用語の意味を、売主・買主間の運賃と保険料の負担をいずれにするかという単なるPrice terms⁽⁴⁾であるとみたり、また船積のための Shipping terms や Delivery terms のことであると思っ、便宜的にこれを取決めている企業が内外ともに多いということである。これらの用語のことを Trade terms と呼び、それらの解釈を統一したルールとして国際商業会議所 (International Cham-

(3) 拙稿・日本海事新聞「視点」(11198号)

(4) 神戸地判 61.6.25 の判決中でも「FOB や CIF 条件は販売価格の建て方を定めたもの」と述べているほどである。

ber of Commerce ; ICC) 刊行の Incoterms (International Rules for Interpretation of Trade Terms) があるということを知らない人が実務をやっていたり、またそのこと知っていても、自から選択した Trade terms の売主と買主の義務 (責任) を定めた Incoterms はどのように規定しているかを検討したこともないという人が非常に多いということも、各方面で経験から知ることができた。

ICC の Incoterms は、20 世紀に入った国際取引で同一用語を取決めながら当事者の義務 (責任) に相違があることから各地で生じた紛争を反省して、1936 年に 11 Trade terms が初めて刊行されて以来、時代の発展にもないそれらを改廃した 9 Trade terms を 1953 年に、その後 1967 年に 2 Trade terms, 1976 年 1 Trade terms そして 1980 年に 3 Trade terms が新しく追加されたのを契機に、現在、新旧全部で 14 Trade terms を規定して、次頁の 1980 年版 Incoterms ⁽⁵⁾ として使用するよう勧告されて今日にいたっている。

1980 年版 Incoterms のなかで、コンテナによる複合運送に利用できる Trade terms にはつぎの 3 つがある。

- 1) 運送人渡 (FRC) 条件 これは、売主が指定場所において買主指定の運送人の管理下に物品を引渡した時をもって義務を履行したことになる。すなわち、物品の危険移転と費用負担の分岐点はその時に決まる点を除けば、海上 FOB と主要原則を同じくし、ちょうど複合運送 FOB ともいえる。
- 2) 運送手配・運賃支払済 (DCP) 条件 これは、売主が運送人と指定仕向地までの複合運送契約を締結し、運賃を支払えば義務を履行したことになり、物品の危険負担と費用分担は最初の運送人への引渡時とする、ちょうど複合運送 C & F (CFR) ともいえる。
- 3) 運送保険手配・運賃 保険料支払済 (CIP) 条件 これは、売主が DCP

(5) 1980 年版 Incoterms については、筆者は、ICC 日本国内委員会の依頼により責任邦訳し、それが Incoterms 1980 Bilingual Edition として刊行されているのを契機に、これを普及するため、東京・大阪・神戸・名古屋の商工会議所、各地の銀行協会・貿易団体等で主催された会合で報告かたがた多くの専門誌にも論稿を掲載した。

INCOTERMS 1980 Edition(6)

Trade terms	Code	貿易条件
EX WORKS	EXW	工場渡
FREE CARRIER (named point)	FRC	運送人渡
FOR/FOT (named departure point)	FOR	鉄道渡
FOB AIRPORT (named airport of dispatch)	FOA	航空 FOB
FAS (named port of shipment)	FAS	船側渡
FOB (named port of shipment)	FOB	海上 FOB
C&F (named port of destination)	CFR	運賃込
CIF (named port of destination)	CIF	運賃保険料込
FREIGHT/CARRIAGE PAID TO (named port of destination)	DCP	運送手配・ 運賃支払済
FREIGHT/CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (named port of destination)	CIP	運送保険手配・ 運賃保険料支払済
EX SHIP (named port of destination)	EXS	着船渡
EX QUAY (duty paid)…(named port)	EXQ	埠頭渡
DELIVERED AT FRONTIER (named place of delivery at frontier)	DAF	国境渡
DELIVERED DUTY PAID (named port of destination)	DDP	持込渡

- 〔備考〕 ① この表の順序は、売主の義務と責任の軽い Trade terms から掲げている。
 ② C & F は CFR、航空 FOB は FOA と略称されることになった。
 ③ 1953年 Incoterms はかつて陸上売買を対象とする FREIGHT AND CARRIAGE PAID TO (輸送費済) を定めていたが、1980年版 Incoterms が陸海複合運送による売買にも適用できるように表中 DCP の Trade terms (英語名は同じだが、邦訳を変えた) を採用した。
 ④ Code は、ADP の利用にも供することを考慮して 国連欧州経済委員会が 3 アルファベット文字の略語コードを作成した。
 ⑤ 契約実務でよく使用される C&I, FULL TURN KEY 条件は Incoterms の規定とは無関係である。

条件のほか、運送中の物品の滅失または損傷の危険に対して運送中の保険を手配し保険書類を入手すれば義務を履行したことになるので、ちょうど複合運送C I Fともいえる。

これからは、複合運送を利用した国際取引の場合には、今でも無造作に使用されているFOB、C&FやC I F条件ではなく、FRC、DCPやC I Pの売主・買主の義務（責任）⁽⁷⁾をよく検討した上で、そのいずれかを使用すべきである。というのは、運送書類については、FOBもC I F条件も海港において航洋船に積込み、その証拠として船会社またはその代理人の Bill of Ladingを中心として決済が行なわれるのに対して、FRC、DCP、C I Pのいずれもそれぞれに適した usual transport document if customary, たとえばフレイト・フォワード発行の Combined (or Multimodal or Intermodal or Through) Transport Bill of Lading によって決済することが多いからである。また、保険書類については、C I F売主は、定評ある保険会社と最も責任の軽いFPA（分担不担保）条件による契約を するとしているのに対して、C I P売主は、とくに明示の取決めのないかぎり、その取引の慣行、商品の性質および危険を考慮して適当と認める条件の保険をつければよいと定められているからである。

ところが、前述のとおり、Incoterms に対する世間の認識が浅いところから、世界の経済界では新しく採択された Trade terms を含む1980年版 Incoterms の内容にあまり関心を示していないのが実情で、ましてそれらの略語コードなど知るよしもないといったのが現実である。条約でも法律でもない Incoterms は、当事者の合意があってはじめて拘束力をもつ国際ルールであって、今日 Lex mercatoria の地位を得ているとはいっても、まだ周知徹底を欠いている新しい Trade terms が実際の国際取引で使用されるようにな

(7) 拙稿・国際商事法務Vol. 8 No. 12 (1980)「インコタームスの法的確信」においてFOBとFRC、C I FとC I Pを比較検討、拙稿・有斐閣現代契約法大系第12巻「国際売買と貿易条件」において売買法との関係を述べたので、それを参照されたい。

るにはまだ当分先のことになるだろうとみている。⁽⁸⁾

このような事情もあってか、複合運送を利用した売買契約や信用状のなかに使用されている Trade terms を調べると、依然として準拠ルールを示さない単なる F O B, C & F, C I F 条件が多く、新しい Trade terms が取決められているケースは極めて少ないということがわかった。Incotermsの監督担当者としてあらゆる機会を利用してその普及方つとめてきたが、その周知徹底を欠く P R 不足にいつも責任を感じていたところに、それを証明する興味ある投書が日本商工会議所にあった。昭和61年度日本商工会議所・各地商工会議所6月29日施行第27回商業英語検定試験問題(Aクラス)のなかにC I Pが出題されていたが、投書者は英語でC I Pとは何か、C I Fのミスプリントではないか、英字新聞にC I Pの存在を説明し釈明せよ、といった趣旨の投書があったので、実施団体である東京商工会議所からの照会に対して7月26日付 Japan Times⁽⁹⁾がC I Pの存在を知らせたこともあって、そのことをつぎのように(財)外国為替貿易研究会刊「国際金融」61.8.15)に回答した。

「C I P条件は1980年版インコタームにも1983年信用状統一規則にもはっきりと規定されています。一中略一国際ルールで公認されているとはいえ、売買契約ではあまり使用されることもないところから、信用状のなかに定められることはあまりないと聞いています。一中略一さて、時代を先取りして制定されたC I Pをはじめとする新しい Trade Terms が何故に実際にはあまり使われていないのかは、信用状統一規則が各国の銀行協会等により統一的に採択されるのと違って、世界各国の個々の輸出入業者の自主的使用に委ねられているからであって、その存在すら知らない人が実務をやっておられるのに接し、いよいよP R不足に責任を感じます。このように国際ルールには新しく登場したが、まだ実際界や学会で成熟していないC I P条件を公の検定試験の問題として出題したことが適切であったかどうかについては、

(8) 拙稿・国際金融外為貿易 Q & A (61.6.15)

(9) Japan times of July 29 reported in Readers in Council

各位のご判断に委ねます。」と。

このような周知徹底を欠く1980年版 Incoterms に対して衝撃的な批判が⁽¹⁰⁾ICC United Kingdom より出された。それによると、1980年版 Incoterms は、①もはや陳腐化している規定が目につく上に、②世界の貿易業者が必ずしもこれを正しく適用しておらず、③唯一これしかないというルールではないと批判して、これの改訂の必要性を強調した後、1) 現行の規定をもっとわかりやすくすること、2) 実務慣行を明確化しかつシンプルな規定にすること、3) 各国のコメントを十分に検討の上で改訂を行ない、信用状統一規則のように世界的認知をうけるべく1988年版 Incoterms の完成をめざそう、という内容のものであった。具体的にはまだこれといったコメントはないが、Trade terms の略語コードが誤解と混乱の原因になっていること、運送賃、保険料その他費用、料金等についての規定を検討すること、海上・航空・鉄道・道路・複合運送とにわけた比較表も作成することなど、なるほど示唆に富む提案であった。

Ⅲ 信用状決済に対応しきれないフレイト・フォワードの CTB/L への助言

銀行が荷為替取引を行なう場合、船荷証券 (Bill of Lading) は手形よりも⁽¹¹⁾慎重な取扱いを要する重要な書類であった。それは有価証券である運送書類を担保として金融が行なわれるからであって、金融を行なう以上、銀行にとってはB/L秩序に変化のないことが望ましいのであるが、近時、このB/L秩序が船会社でない者いわゆるフレイト・フォワード発行のCTB/Lの激増により複雑な様相を呈してきた。長年の伝統的秩序に馴れ親しんできた銀行は、⁽¹²⁾急速に進むこの新事態にどう対応すべきかとまどいをみせてきたようである。

(10) Note on ICC Incoterms 1980 from ICC United Kingdom (Appendix to ICC Document No. 460/13 of March 6, 1986)

(11) 拙稿・金融法務事情「今日の課題」No. 963

(12) 拙稿・日本海事新聞「視点」(61.7.9)

この点に関して、I C C本部は、新しい B/L 法秩序が未確立のなかにあっ
て、信用状統一規則⁽¹³⁾において、多様化する各種の運送書類を取扱う銀行の発想
の転換を促す進歩的な規定を1974年に設けたが、信用状取引の一部の関係者が
それに対応しきれずに推移し、その反省から1974年規定を抜本的に書き改めた
1983年規定を承認し今日にいたっている。なかでも、フレイト・フォワード
の発行になる C T B/L に関して、信用状統一規則は、二回にわたり適用上の
取扱いを前向きに改めたが、今だにスマートな適用がなされていないケース
を見聞する。銀行は、もともと伝統的な慣行を尊重するところから、新事態に適
合するための進歩的な規定には時間をかけなければ対応できないと聞くが、
フレイト・フォワード発行の C T B/L の取扱いに関しては必ずしも銀行だ
けの故ではなさそうである。

1) 1974年信用状統一規則の場合

信用状が C T B/L を要求している場合または信用状が複合運送を認め
ると定めている場合において、C T B/L の形式やその発行者についてなんの
定めもないときは、銀行は呈示されたとおりの C T B/L を受理すると規定
し、とくに買主である発行依頼人と発行銀行の輸入側の C T B/L の指図の
明示の有無を中心に対応することにした。

ところが、当時の信用状には相変わらず Full set of clean ocean on board
Bill of Lading... を要求する条件が多く、その場合 Through B/L また
は C T B/L が呈示されたときの取扱いは、当該信用状でとくに禁じていな
いかぎり受理する銀行もあれば、また信用状でとくに受理すると定めていな
いかぎり拒絶する銀行もあった。さらに厄介なことは、C T B/L はフレ
イト・フォワードの発行のものでよいが、Through B/L は Maritime
(marine or ocean) B/L の一種で船会社発行のものでなければならぬと

(13) 筆者は、1962年、1974年および1983年信用状統一規則の改訂作業の幹事およびラポルチウルと
して作業に参画した。

厳格に解釈する銀行もあって、その取扱いが国により銀行によりまちまちであったりして、折角の新運送証券の規定の適用に混乱がみられた。⁽¹⁴⁾

2) 1983年信用状統一規則の場合

1933年に信用状統一規則が制定されて以来の、1951年、1962年、そして1974年の規則における Bill of Lading は、船会社発行の Maritime B/L にかぎられていたため、あくまで船積み式を原則としてきたが、それではコンテナによる複合運送は例外扱いとなるため、1983年統一規則では B/L 原則を船積み式から受取り式のものに切りかえたにもかかわらず、現実に発行されている信用状には、依然として“Full set of clean ocean on board Bill of Lading...” のきまり文句を指図、すなわち海上運送中心の B/L を要求しているものがかなりみられる。

さらに、1983年規則の関係条文を総合して判断すると、銀行が受理できる B/L (CTB/L を含む) は、信用状にほかに異なる定めのないかぎり、当該 B/L を発行する運送人または B/L の記載運送人から権限を与えられた代理人 (以下 Carrier or its agent とする) により発行されたと文面上みられることを第一の要件とし、いわゆるフレイト・フォワードナーの資格によって発行された CTB/L については、信用状がとくにこれを受理するかまたは拒絶しない旨を明記していることを第二の要件としている。ただし、フレイト・フォワードナー発行の CTB/L でも、それが FIATA⁽¹⁵⁾ CTB/L (以下 FBL という) approved by the ICC である場合、またはそれがフレイト・フォワードナー自から運送人として、または B/L 記載の運送人の代理人として発行したものであれば、銀行は拒絶の対象としないとして、条件付きでフレイト・フォワードナーの CTB/L を認めることになった。

(14) 拙稿・国際金融「複合運送証券の建前と本音」

(15) FIATA は Federation International de Associations et Assimiles の略語で、現在チューリッヒにその本部をおき130カ国35,000社にのぼる全世界のフレイト・フォワードナーの国際団体であって、わが国では Japan Freight Forwarders Federation (JFFF) の日本海運貨物取扱業会が FIATA の国内団体になっている。FIATA が Standard Form として FIATA FBL を制定している。

以上の1983年統一規則（第25～26条）をもう一度整理して述べると、①もし信用状が Marine B/L を要求しているような場合は、Carrier or its agentとして運送責任を明確に負担することを約款上に示しているCTB/Lなら拒絶されないことは決まっているが、それがフレイト・フォワード発行のCTB/Lのときは信用状に acceptable と定められていないかぎり拒絶される。（第26条）②もし信用状が non marine B/L を要求しているような場合には、銀行は carrier or its agent として発行したことを示しているCTB/Lを受理することはもちろんのことであるが、それが carrier or its agent として行動するフレイト・フォワードのCTB/LおよびFIATA FBLであれば拒絶しないことになっている。（25条）

ところが、CTB/Lに関しての条約も法律もなく、さらにフレイト・フォワードに関する法律もない今日、1983年信用状統一規則だけが技術と実務の発展に合せて進歩的な規定を設けたにもかかわらず、現実に関内のフレイト・フォワード発行のCTB/Lをみると、記載事項や免責事項を含む運送約款がまちまちである上に、その発行者自体も玉石混交、しかも発行資格に曖昧なものもみられるところから、内外の銀行の取扱いに相違がでてきている。さらに厄介なことは1983年統一規則が特別に受理可能と認めているFIATA FBLの取扱についても、内外の銀行で相違がみられる点である。たとえば、銀行に呈示されたFIATA FBLが前述②の第26条にいうmarine B/Lを要求している信用状にもとづいて受理することができるか否かについて、ICC本部委員会は、このFBLを最初からcarrierタイプの運送書類とみなしているところから、第26条にいうすべての要件を充足しておれば受理可能という結論を早くから打ち出している点が物議をかもしている。⁽¹⁶⁾

一般に国際取引にかかわる法律やルールには、たとえば船積書類のうちの民間作成のある運送書類について特定の法人または団体のものを公認するという

(16) ICC Doc. No. 470/480

特別の恩恵を与えるような規定はほかにあまり例を聞いたことがないが、1983年信用状統一規則が何故にこの FIATA FBL を公認したかについては、本規則の改訂作業に参画していた立場から弁解がましくなるが、その明文化に最初から疑問をもち今だに理解に苦しんでいる。このことについて、筆者は、1979年12月インドのニューデリーで開催の FIATA・ICC 合同会議⁽¹⁷⁾において、パネルスピーカーとして当時フレイト・フォワードの CTB/L を認めていなかった1974年信用状統一規則と1975年 ICC 複合運送証券統一規則を準拠している FIATA FBL との関係についてコメントし、信用状にとくに “FIATA FBL prohibited” と明確に定めのないかぎり受理して差支えないのかどうかを検討されたいとの提案をしたことがある。その後はじまった1974年信用状統一規則の改訂作業では当時上記の ICC 複合運送証券統一規則の普及運動（ICC 本部は、当時複合運送に関する条約や法律を欠き無秩序な状態であったため、各国のフレイト・フォワードに対して CTB/L の準拠ルールを ICC 複合運送証券統一信用状規則にしたがうよう勧告し、1975年にいち早くこれの準拠を決めたのが FIATA FBL である）とのかかわりあいから、世界の多くのフレイト・フォワードがこの規則にしたがった CTB/L を制定、発行してくれるものとの期待をいだきながら、フレイト・フォワードの CTB/L に関する規定が修正につぐ修正を重ねて1983年2月に信用状統一規則の最終改訂案が起草された。それによると、現行条文の “FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the ICC...” のくだけは規定されていなかったのであるが、このくだけが1983年信用状統一規則第25条に正式に規定されたのは、FIATA の強硬な申入れによるもので、このことについては十分な検討がなされずじまいに採択されたという経緯があることを、ここに記録にとどめておきたい。

(17) 日本海事新聞(79.12.26)と Shipping Trade News(79.12.29)にスピーチの全文掲載される。

(18) ICC の依頼により複合運送証券統一規則の翻訳の上、和英対照版編纂。

(19) 1974年信用状統一規則の改訂作業が大詰めきたときに Dr. Jur. J. VAN ALSENOY of chairman of Committee for Juristic Questions, Documents and Insurance of FIATA が ICC 本部委員会に出席し文書で申入れる。

さて、“FIATA Combined Transport Bill of Lading approved by the ICC...”のくだりの意味であるが、これは FIATA FBL の表面右上の“Negotiable Combined Transport Bill of Lading issued subject to ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication 298) の印刷文言と I C C ロゴマークを付した運送書類のことを指している⁽²⁰⁾。このことは FIATA が I C C 複合運送証券統一規則の規定にしたがって運送約款をまとめたことを1983年信用状統一規則で代弁したにすぎないのであって FIATA FBL フォームさえ使用すれば、どこのフレイト・フォワードナーでも、またそのなかにどのようなことを記載しても、I C C が保証しているのであるかのような錯覚、幻想をいただき、銀行は必ず受理してくれるなどと誤解している者が散見される。フレイト・フォワードナーのなかには、運送責任などについて約款の内容に都合よく変更を加えながら、堂々と“...issued subject to ICC Uniform Rules... の印刷文言を付するものも間々あると聞き、銀行の取扱いにとまどいがみられるのも当然であろう。

何故に I C C 本部が FIATA FBL だけを信用状統一規則のなかに明文化することになったかのきっかけをつくったのは、ベルギーの FIATA 国内団体印刷(1982年2月)の FIATA FBL の表面に“Within the limits of those conditions, the liability of the issuer of the present Combined Transport Bill of Lading is insured, with a maximum of 6,500,000 B. Fr. for each single loss or damage by a special general insurance policy patronized by the Federation of Forwarding Agents of Belgium”の赤字による印刷文言が注意をひいたからで、こうした付保の動きが他の欧州諸国の FIATA 団体にも及ぶことにより、荷主や銀行の FIATA FBL に対する信頼が高まってくるものとの期待があったのも事実である。しかし、現在までのところ、わが国はもちろん世界のどこの国の FIATA 団体も統一的な責任

(20) 拙稿・国際金融(86.4.15)

保険を付していないのが気にかかる。

Ⅳ フレイト・フォワードは carrier か

いやしくも運送書類を発行する以上、その発行者が carrier or its agent であることはいわずものかなであるが、CTB/L の発行者のなかには自からを carrier といわずに Forwading agent, Forwarder, Freight forwarder, Combined(Multimodal or Intermodal)Transport Operator⁽²¹⁾ (CTO/MTO/ITO), Non Vessel Operator (NVO), Non Vessel Operating Common Carrier by Water (NVOCC)⁽²²⁾, Consolidator と胸をはって主張しても、素直にCarrier であるといいきることについては躊躇する向きが多いのに接する。それは、これらの者が運送機関をもって実際に行為する Actual carrier ではないことを気がねしてのことであることはいかなるが、それらを総称していわゆるフレイト・フォワードが現実に CTB/L なる運送書類を荷主に対して発行し銀行から金融をうけられるようにサービスするまでに成長したことの努力は評価できる。それでは、このフレイト・フォワードが果して carrier となりうるかどうかは、実際問題であるよりもむしろ法律問題であるにもかかわらず、その法的整備の立遅れが原因で、それらの者の発行になる CTB/L の取扱いに混乱と誤解を生じたため、1983年信用状統一規則では、どんな運送書類でもその発行者をすべて carrier or its agent でなければならないと明定し、その法的根拠の問題はそこでは触れないこととし、すべて国際条約と各国の法律に委ねることにした。

信用状にもとづいて銀行に呈示される marine B/L や CTB/L の発行者は当然に carrier であることを要するが、それらの法的根拠は、B/L の基本法である1924年船荷証券のある規則の統一に関する条約のいわゆるヘーグ・

(21) CTOはICC複合運送証券統一規則にいう複合運送人のことで、同じく複合運送人でもMTOは国連国際複合物品運送条約で、ITOは米国で一般に使用されている用語である。

(22) 米国連邦海事委員会から免許をうけてフォワーディング業務を行なう Independent Ocean Freight Forwarder ともよばれる。

(23)
 ルールに求めることが通常である。というのは、この1924年ヘーグ・ルール（発効）は、ヘーグ・ルールを一部改正した1968年のいわゆるヘーグ・ウイスビー・ルール（発効）⁽²⁴⁾と、ヘーグ・ルールとは無関係に現行海運秩序を抜本的に変更した1978年国連海上物品運送条約の通称ハンブルグ・ルール（未発効）の二ルールを誕生させるとともに、これら海上運送とは別に1980年に国連貿易開発会議（UNCTAD）の国際複合物品運送条約（未発効）も成立したが、現実には発行されているB/Lの準拠法はヘーグ・ルール体制にしたがっているものが殆んどであるからである。

これらのルールは、Carrier をどのように定義づけているのかをつぎに掲げておこう。

—1924年ヘーグ・ルール

Carrier とは、運送契約における荷送人の相手方たる船舶所有者又は備船者をいう。（第1条a）—発効済

—昭和32年国際海上物品運送法（ヘーグ・ルールを批准してわが国商法の特例法として施行）

Carrier とは、船舶による物品運送をする船舶所有者、船舶賃借人及び備船者を意味する。（第2条②）—発効済

—1968年ヘーグ・ウイスビー・ルール

Carrier の定義は1921年ヘーグ・ルールと同じ。—発効済

—1978年ハンブルグ・ルール

(23) 1924年ヘーグ・ルール（56カ国）アルジェリア、アルゼンチン、オーストラリア、バルバドス、ベルギー、ボリビア、カメルーン、キューバ、サイプラス、デンマーク、エクアドル、エジプト、フィンランド、フランス、フィジー、西ドイツ、東ドイツ、ガイアナ、ハンガリー、イラン、アイルランド、イスラエル、イタリア、象牙海岸、ジャマイカ、日本、ケニア、クウェート、マダガスカル、マレーシア、モナコ、モーリシアス、オランダ、ナイジェリア、ノルウェー、パラグアイ、ペルー、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、レバノン、セネガル、シエラレオネ、シンガポール、ソマリア、ソロモン、スペイン、スリランカ、スウェーデン、スイス、シリア、タンザニア、トリニダッドトバゴ、トルコ、アメリカ、ザイール。

(24) 1968年ヘーグ・ウイスビー・ルール（16カ国）ベルギー、デンマーク、エクアドル、フランス、東ドイツ、イタリア、オランダ、ノルウェー、ポーランド、シンガポール、スリランカ、スウェーデン、スイス、シリア、トンガ、イギリス（1924年ヘーグ・ルールを廃棄）。

Carrier とは、自からまたは自己の名において荷送人と海上物品運送契約を締結した者、すなわち Contract Carrier のことをいい、さらに Actual Carrier は、物品運送の履行またはその運送の一部を運送人から委託をうけた者をいい、かつこのような履行の委託をうけたその他すべての者を含む。

(第1条1～22頁) 一未発効

—1980年国連国際複合物品運送条約

Multimodal Transport Operator とは、自から自己のため、もしくは自己のために行為する他の者を通じて複合物品運送契約を締結するものであって、および荷送人の、または複合運送活動に参加する各運送人の代理人としてでなく、もしくはそれらの者のためにでなく、本人として行為する者であり、かつその契約の履行について責任を負う者をいう。(第1条2項) 一未発効

—1975年 I C C 複合運送証券統一規則

Combined Transport Operator とは、C T B/L を発行する者をいい、⁽²⁵⁾ 法人、会社または法的主体を含む。(第2則h) 一採択

—1980年 Incoterms

Carrier とは、自からまたは自己の名により道路、鉄道、航空、海上による運送契約、またはこれら各運送手段の組合せによる運送契約を締結した者をいう。一採択

—1983年信用状統一規則(銀行は Carrier の定義を積極的に設けること必要なしとの主張が通り、つぎの試案が廃棄されたことを記録にとどめておく。)

Carrier とは、自からまたはその代理人により運送契約を結び、その条件をもって、本人として当該運送契約の履行に責任を引受ける者をいい、それが道路、鉄道、航空、海上もしくは内国水路による運送またはこれらの手段の組合せによる運送、またはこれら郵便による運送のための者であるかどうかは問わない。(筆者試訳)

(25) ここでいう法的主体とは個々の団体メンバーとは別に、1つの実体として法律上認められた組織または団体のことで、わが国ではFIATA, JIFFA や JSE などがこれに該当しよう。

以上の定義からいえることは、わが国では早くから海外向けの B/L も近時 CTB/L も、さらに FIATA FBL も等しくヘグ・ルールおよび、またはヘグ・ウイスビー・ルールに準拠しているところから、本来ならばすべて船舶所有者、賃借人、備船者の Marine Carrier でなければならないことになるが、CTB/L や FIATA FBL の発行者はどういう資格の者になりうるのかが問題になってくる。このことに関して、かつて B/L は果して船荷証券だけか⁽²⁶⁾と題する私見をまとめて話題をよんだことがあるが、B/L という用語はわが国では船荷証券という法定用語になっているものの、Combined Transport の語を冠した B/L については、発効した条約や法律がなくても慣用語として複合運送証券と訳し、実際に発行できるのは信用状統一規則により銀行が荷為替の取組みの対象とするようになったからであろう。

そうすると、フレイト・フォワード発行の CTB/L が信用状にもとづいて呈示された場合、銀行は、誰れが本人としてどこからどこまでの運送責任を引受ける Carrier であるか、またはその代理人であるか、またそのいづれでもないのかどうかを、その CTB/L の表面上から点検することになるだろうから、できることならそこに “As Carrier” として発行したことを一見して目立つように印字または記載、署名されていることが、望ましいことになろう。船会社をはじめ運送手段を実際に使用している Actual Carrier の CTB/L はともかく、フレイト・フォワード発行の CTB/L の発行者はどのような資格で行為しているのかは、表面約款だけでなく裏面約款に明記されているのが常識であるが、この点、銀行は、信用状統一規則第 17 条により呈示された CTB/L の一般条件および／または特殊条件についてはなんの義務も責任も負わないと免責されているので、虫メガネで判読しなければならないような細微でときたまウスイ文字の印刷を点検するかどうかは、あとは銀行の点検者の趣味いかんにかかってこよう。

(26) 拙稿・海外商事法務 No.79 (42.12)・神戸大論叢第19巻5号

実際問題として、銀行が信用状にもとづいて呈示されたCTB/Lを買取るかどうかは、それが信用状条件と一致しているか否かにかかってくるが、たとえそれが定評のある一流のフレイト・フォワード－発行のCTB/Lでありかつ信用状条件と一致していても、輸出者すなわち受益者である買取依頼人に信用がなければ、銀行はそれの買取を渋るだろうし、これと反対に買取依頼人に信用があれば、たとえCTB/Lの発行者がどのようなフレイト・フォワード－でも、Carrierとして行爲しておれば、銀行はそれの買取りにあまり躊躇しないだろう。銀行の与信取引につきものの「依頼人信用」がそこに恣意的に働くことになる。

さて、FIATA FBLの発行者のことであるが、その裏面約款⁽²⁷⁾の定義に“The Freight Forwarder means the issuer of this Bill of Lading as named on the face it”と定め、表面には“Stamp and authorized signature”欄があるだけである。しかし、その運送責任については、ICC本部も強調しているようにCarrier的責任を負うとしているのは、つぎのとおりICC複合運送証券統一規則に準拠しているからであろう。

「本フレイト・フォワード－は、FBLの発行により物品を受け取った場所から引き渡し地として指定された場所までの一貫運送の履行および／または自己の名においてその履行の調達を引き受けるとともに、この約款に定める責任を負う。フレイト・フォワード－は、FBLにより証明される契約の履行のために利用するその他すべての者の作為および不作為について責任を負う。」(第2条)

このような運送責任を負うFIATA FBLは、信用状統一規則では公認されてはいても、信用状なしのD/P、D/A条件の場合には、輸出手形保険が成立する荷為替手形の買取りの対象となったりならなかったりして、銀行により取扱と解釈が異なるという声をよく聞くが、それも本質的にはフレイト・フォワード－自身の発行のものであって、Carrierの資格による発行のものではない

(27) FIATAの日本国内団体である日本海運貨物取扱同業会の依頼により、筆者はFIATA FBLを和訳の上和英対照版を編纂する。

と解釈している銀行が多いからであろう。よって、筆者は FIATA 本部および ICC 本部に対して、FIATA FBL の表面および裏面約款を見直し、明確に Carrier として運送責任を負う旨を明らかにするよう FIATA FBL の約款を書き改めるよう提案している。⁽²⁸⁾

現在、わが国でみらる CTB/L には、船会社が発行する Bill of Lading for Combined Transport or Port to Port shipment と、船会社のそれを参考にして作成されたといわれるフレイト・フォワードの CTB/L とがある。後者のフレイト・フォワードの CTB/L は、各社それぞれ独自のフォームによっているとはいえ、内外のそれと本質的にはそれほど大差はないとみてよいが、利用者である荷主の立場からすれば、各 CTB/L の運送約款の統一が望ましいことはいうまでもない。この要請に応えたものに、1981年設立、1985年社団法人となった日本インターナショナルフレイトフォワードズ協会 (JIFFA)⁽²⁹⁾ 作成の統一 JIFFA Multimodal Transport Bill of Lading (MTB/L) と1933年創立の日本海運集会所 (JSE) がこのほど制定した Combined Transport Bill of Lading とがある。

JIFFA は、JIFFA MTB/L の制定にあたり、「...FIATA FBL とは別に、わが国地理的条件、貿易環境、法制、条約との関連においてより適切な独自の約款を採用することが望ましいと判断し新約款の制定にふみきった。約款の形式については、未批准とはいえ1980年国連国際複合運送条約を海上運送と航空運送を除いた運送区間につき任意法として先取り撰受し、またとくに海上区間については特約として1924年ヘグ・ルールを基調とする船社式B/Lを必要に応じ導入しながらも、新時代に適合しがたいと思われる部分を廃棄または改訂の上採用することにした。……」⁽³⁰⁾として思いきった進歩的な約款を制定し、メン

(28) 日本海事新聞「視点」(61.7.9)で提案する。

(29) JIFFA は、複合運送業務を志向するいわゆる大手のフレイト・フォワードが120社集って結成した団体である。

(30) JIFFA Multimodal Transport B/L の制定についての委員長井上恵氏の言の一部を引用する。

パーにその使用を勧告した。この JIFFA MTB/L は、その表面に as carrier として発行することを明らかにしている点はよいが、これが銀行でどのように取扱われるかは、発行者が責任保険を付保しているかどうか、さらに発行者の能力よりも荷為替の買取依頼人の信用いかにかかってくるといえよう。

わが国の海事問題で多くの実績をあげている J S E では、現実に発行されているいくつかの船会社やフレイト・フォワードナーの C T B/L をはじめ、COM-BIDOC (BIMCO Baltic and International Maritime Council 作成の CT Document), FIATA FBL, JIFFA MT B/L の各約款を比較検討のうえ、1986年10月に JSE C T B/L を起草、複合運送人として行為する者であれば、船会社はもちろんのこと、フレイト・フォワードナーでも使用することができるよう指針的な様準複合運送証券を制定した。この JSE C T B/L に定める運送人の責任に関しては、いわゆる修正ネットワーク方式が採用された。すなわち、「物品の受取りから引渡しまでの間に損害が生じた場合に、その損害の原因が免責事由以外の事由により生じた場合には、運送人は、滅失・損傷した物品の総重量のキログラムあたり 2 US ドルを限度として責任を負うが、滅失または損傷が海上運送区間で発生した場合には国際海上物品運送法、航空運送区間はワルソー条約、その他の区間はそこで強行的に適用される法律により責任が決定される」という、最も一般的な運送約款を定めている点に特徴がみられる。この JSE C T B/L も、その表面に、署名者が運送人であることを明らかにするため SIGNATURE as the carrier と記載されている。

V フレイト・フォワードナーの法制化への提言⁽³¹⁾

現在の国際運送の中核的機能を果しつつある複合運送のなかの海上区間は、海上運送法にもとづく船舶運航事業者（船会社）でない者のいわゆるフレイ

(31) 別冊日本海事新聞'86秋季特集号「フレイト・フォワードナーの健全な発展願い—夢にみる“利用海上運送事業法”」

ト・フォワードナーが船会社の行なう運送を利用して荷主の貨物を競って運送する重要な区間である。

わが国のフレイト・フォワードナーについてであるが、冒頭で述べたとおり、その活動は、欧米のそれとは法的に異なり、港湾運送事業者、通運事業者、倉庫業者、自動車運送事業者、利用航空運送事業者の手によって、さらに大蔵省の免許をうけたうえで通関業をも併せて行われているのが実態である。

しかしながら、わが国の運送事業に関する事業法は、ご承知のとおり、その運送形態によって分けられており、フレイト・フォワードナーに関係する法としては、海上運送取扱業、内航運送取扱業、一般港湾運送事業、倉庫事業、自動車運送取扱業、通運事業、利用航空運送事業等がバラバラに適用され、フレイト・フォワードナーを規制するには、現行法では不十分である。

このような事態を考慮して、かつて運輸省では、貨物総合運送事業法なる名称の試案をまとめたが、なぜか陽の目をみずにそのままになって今日にいたっている。それによると、国内貨物総合運送事業と国際貨物総合運送事業の2つに区分し、後者は、他人の需要に応じ二種類以上の輸送機関を使用して国外にわたる貨物運送および付帯サービスを行なうことを引受ける事業であると定義している。

このことは、「運送する事業」ではなくて、「引受ける事業」、いいかえれば「荷主と運送契約を締結し、実現させることを行なう事業」をいい、輸送の実行行為の全部を自から行なってもよく、また自からが一貫運送責任を負いつつ実行行為の全部を単数または複数の他運送事業者に下請させてもよく、あるいはまた一部自走、一部下請でもよいことになるとして、現実に複合運送を引受けて事業を行なっているフレイト・フォワードナーの機能をよくとらえている。

さて、外国に向けて複合運送を行なうフレイト・フォワードナーの事業として、運送の代理、媒介、取次、利用などの法律行為が盛んに出てくるが、このような行為により果してCTB/Lを発行することが許されるのかどうかであ

る。フレイト・フォワーダーが複合運送契約において代理を行なう場合、たとえば荷送人の代理人として複合運送を手配する場合には発行できないが、Actual Carrier の代理人として、または Carrier として責任をもって行動するフレイト・フォワーダーの代理人としてであれば、それらの者のCTB/Lを代理人として発行することができる。つぎに、荷送人と複合運送契約の締結について媒介する場合、たとえばフレイト・フォワーダーが荷送人に対してどここの複合運送業者を紹介するという、ちょうど乙仲・甲仲が媒介するようなときは発行できない。これに対して、フレイト・フォワーダーが荷送人を自己の名前で複合運送業者に取次ぐ（これを取扱いと呼んでいるが？）というようなときは、その荷送人とフレイト・フォワーダーとの間は委任関係となってCTB/Lを発行している者もいるということである。最後の利用運送であるが、この場合フレイト・フォワーダーが利用運送業者として、荷送人に対して自から一貫して複合運送を引受けることを明確にすれば、CTB/Lを発行することができるのは、信用状統一規則にいうCarrierとして行動するフレイト・フォワーダーに該当するとみられるからとはいえ、まだわが国では、残念ながらこのような利用運送事業といった法律はないのである。

そこで一步踏みこんで、このフレイト・フォワーダーを利用運送事業、とくに利用海上運送事業として法制化できないかどうかを提言してみたい。その理由は、前述のとおり、わが国の複合運送の中心をなす海上区間を、いわゆるフレイト・フォワーダーが海上運送法にいう船舶運航事業者の行なう運送を利用して荷主の貨物を現実に運送し、着々と実績をあげているのを無視できないからである。

世はデレギュレーションの時代とはいっても、もしこのまま放任しておくと、ただでさえ激烈な競争をしているわが国フレイト・フォワーダーが極めて日本的であるが過当競争を展開することは必至で、すでにその様相を呈している。そうなると、長年の海運秩序を乱し、ひいては船舶運航事業の健全な発展を阻

害することにもなるから、いわゆるフレイト・フォワードに対して利用海上運送事業法を新設して必要な規制を加えることは、船舶運航事業との関係をより望ましい方向にもっていくことにつながり、ひいては荷主の利益を擁護することにもなるから、決して新しいデレギュレーション時代の流れに逆行したことはないものと考えられる。

利用海上運送事業を法制化するとなると、現行海上運送法のなかでということになる。それは現行航空法でいう利用航空運送事業にならって、他人の需要に応じ、有償で船舶運航事業（とくに貨物定期航路事業）を経営する者が行なう運送を利用して貨物を運送する事業、と定義することができよう。

この事業者は、船会社でない者またはその代理人でないいわゆるフレイト・フォワードが複合一貫運送を行なう場合に、荷送人と全区間に対して一つの運送契約を結び、自社が定めて公表する運賃で運送を引受け、全区間をカバーする複合運送証券を発行することになるが、この場合、海上区間は自社が荷送人となって船会社またはその代理人と運送契約を結び、荷送人から引受けた貨物の海上運送を委託し、当該船会社に所定の運賃を支払って船会社の B/L を受取るという事業ということになる。この事業は、ちょうど欧米の NVOCC に該当するといえる。すでに述べたとおり、荷主の需要に応じて有償で、船会社が行なっている運送を利用して荷主の貨物の海上運送を行なう利用海上運送事業者ということになる。

したがって、この場合の利用海上運送事業は、同じ海上運送法のなかに定義されている海上運送取扱業が自己の名をもってする海上における船舶による貨物の運送の取次ぎをするという事業とは、明らかに性格を異にするものであることをハッキリさせておかなければならない。

ここでもう一度、現行海上運送法のなかに利用海上運送事業を法制化することの必要性について、つぎにコメントしてみよう。

① わが国商法では、運送取扱人は運送人の業務に介入できると規定している

が、この場合の運送人とは陸上、港湾、河川等の運送人のことで、肝心の海上および航空の運送人を除外している。

- ② 商法では、海上運送を海商編にまとめてあって、海上運送法には海上運送取扱人を規定しているが、運送人という用語もないうえに、商法海商編にも海上運送法にも、運送取扱人が運送人の業務に介入できる、という規定はどこにもない。
- ③ 商法には航空に関する規定はないが、航空法のなかに利用航空運送事業の定義があるので、航空貨物の混載事業は、激甚な競争を呈しているようであるが、秩序を保ちながらも適法に実施されている。
- ④ 内航海運でも、内航海上運送法のなかに内航運送取扱事業者が利用内航運送事業を行なうように規定されているから、現状では適法に実施されている。
- ⑤ 陸上運送においては、自動車・通運事業法のなかに商法の原則を具体化しているから、これらも適法に実施されている。

ところが、国際海上運送では、海上運送人以外の者がコンテナ貨物の小口混載業を行なっているが、これは、コンテナ貨物に関する船会社のCFSやTRS方式の上屋内業務以外の事業が、ここでいう利用海上運送事業ともいえるが、何んの法的根拠もないのに誰もそれを敢えて疑問視しないようにしている。混載業を利用海上運送事業の方式で行なうこと、および海上運送発着の複合運送事業を行なうことは、港湾運送事業者、とくに海運貨物取扱業者のいわゆるフレイト・フォワードの長期活性化対策として必要であるところか、ニュービジネスの法的根拠をより明確にすることにもつながるのではなからうか。

(June 1, 1961)