

平成 28 年 5 月 30 日現在

機関番号：11301
研究種目：若手研究(B)
研究期間：2013～2015
課題番号：25780058
研究課題名(和文) フレイト・フォワーダーをめぐる取引法上の諸問題

研究課題名(英文) Legal analysis of freight forwarding in Japan

研究代表者

清水 真希子 (Shimizu, Makiko)

東北大学・法学(政治学)研究科(研究院)・准教授

研究者番号：50302641

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,400,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は、フレイト・フォワーダーという物流業者の取引実務について、現代の物流における取引法上の問題について、検討するものである。運送法の領域では、複合運送についての研究は進められているが、フレイト・フォワーディングという切り口での研究はほとんど行われていない。本研究は、実務家へのヒアリング調査などを通じた取引実態調査と各種文献調査を通じて、日本におけるフレイト・フォワーディング業の歴史的展開、取引実態、取引法問題等について検討した。

研究成果の概要(英文)：Legal aspects of freight forwarding is not widely known in private law field. Although freight forwarding and multimodal transport significantly overlap, they are different concept, since, while multimodal transport concerns transport contracts which is performed using more than one modes of transport, freight forwarding mainly concerns transport contracts undertaken by a NVOCC, or a contractual carrier who do not actually perform the transport. This study intends to advance the research on legal aspect of freight forwarding of different modes in Japan. It also intends to acquire knowledge and experience to execute a qualitative research from a transaction law perspective.

研究分野：取引法

キーワード：運送法 取引法 実態調査

1. 研究開始当初の背景

(1) 運送法の分野では、かねてより、複合運送についての研究が進められてきた。

フレイト・フォワードの行う業務は複合運送と重なる部分がある。しかし、複合運送は、運送人が荷主との間で1つの運送契約により複数の運送手段(モード)を用いた契約を締結する点に注目する。そして、現状では、運送手段によって、また国際運送か国内運送かによって、適用される法的規律が大きくことなることから、複数の法的規律の間をどのように調整するかという点を主要な論点として論じることになる。

これに対し、フレイト・フォワードは、たしかにその業務において複合運送を行うことは多くなるが、複数の運送手段を行うという点がポイントなのではなく、利用運送を行うという点がポイントとなる。つまり、フレイト・フォワードは顧客との間で運送契約を締結するが、末端部分はともかくとしてメインとなる運送手段の部分において、自分自身は実運送を行わず、契約運送人として責任を負う点に特徴がある。そこで、複合運送という観点ではなく、フレイト・フォワードという観点から研究を行うことに、独自の意義があるのではないか、というのが本研究の開始当初の着眼点である。

2. 研究の目的

(1) 本研究は、フレイト・フォワードという物流業者の取引実務について、現代の物流における取引法上の問題について、検討を行うおうとするものである。フレイト・フォワードが現代の物流で重要な位置を有しているにもかかわらず、これまで取引法の観点からなされた研究は限られているため、このような欠落を埋めようとするものである。

3. 研究の方法

(1) 事業者、事業者団体、実務家等に対するヒアリングを中心として、取引の実態を調査するとともに、文献調査により、歴史的な事実関係の整理や理論的な整理を行った。実態調査は、委託研究として別に行った「運送取引実態調査」で得られた知見を前提に、フレイト・フォワードについて拡充するかたちで行った。

(2) 取引法の分野では実態調査の方法論についての知見の蓄積が少ない。そこで本研究では実態調査の方法論について、他の社会科学分野の文献をもとに検討した。

4. 研究成果

(1) フレイト・フォワードとは、日本法上、法的にこれを定義するものではなく、当事者の認識も必ずしも一致しているとはいえない。

取引実務家等に対するヒアリング調査の結果とこれまでの文献でいわれてきたこと

をまとめれば、大要、(ア)基幹的な運送区間につき自らは実運送を行わないが、顧客との間で運送契約を締結して利用運送人として運送を行い、(イ)運送の代理(代弁)・取次、集荷・配送、保管、梱包、通関、保険手配、輸出入書類作成等、運送に係る様々な業務を行う業者であるといえよう。(ア)の業務を行わない場合でもフレイト・フォワードといえなくないが、たとえば通関業務のみを行う業者はフレイト・フォワードとはいえず、ある程度、包括的に運送に係る業務を提供する者がフレイト・フォワードといえる。

フレイト・フォワードは、メインとなる運送手段の種類により、陸上運送・海上運送・航空運送のフレイト・フォワードが考えられる。

陸上運送につき、日本の場合、道路運送のフレイト・フォワードは、一般的なトラック輸送業者(実運送業者)と異なる独立の類型といえるほどの業態が存在するようには思われない。これに対して鉄道運送については、通運業が、鉄道運送に対する利用運送業者として存在している。海上運送については、特に国際海上運送に関して、フレイト・フォワーディング業務が発達している。航空運送については、国内・国際運送それぞれについて、フレイト・フォワーディングを行う事業者が存在する。

(2) 法的な規律として、米国ではフレイト・フォワードについての法的な定義があり一定の規律が存在する。日本法では、私法上は、フレイト・フォワードそのものに対する法的規律は存在しない。これに対し、業法がフレイト・フォワードの法的規律につき一定の枠組みを与えており、以下の様な変遷を辿った。

かつては、道路運送法、通運事業法、海上運送法、航空法といった運送手段ごとの事業法が、運送取次や利用運送について規律していた。1989年に貨物運送取扱事業法(平成元年法82号)が成立し、各種事業法で規律されていた運送取次事業と利用運送事業がおおむね一元的に規律されるようになった(もっとも同法にいう運送「取次」の概念は、「自己の名で他人のために」という商法上の取次概念とは一致していないので注意が必要である)。その後、2002年に、貨物運送取扱事業法が大幅に改正され、貨物利用運送事業法として成立した(平成14年法77号)。貨物利用運送事業法は、運送取次事業に関する規制を廃止し、利用運送事業についての規制も貨物運送取扱事業法よりも緩和した。このようにフレイト・フォワードに対する業法上の規律は、歴史的に運送手段ごとに異なる規律がなされてきたものが、最終的に、利用運送事業に対する規律として、一定の統一がなされたものである。

(3) これまでの研究では、外航フレイト・フォワーダーの行う取引についてはある程度のこと知られていたものの、通運業（鉄道運送におけるフレイト・フォワーダー）と航空フレイト・フォワーダーの行う取引については、調査が乏しかった。そこで、本研究ではこれらの業種について、ヒアリング調査および文献調査を重点的に行なった。

フレイト・フォワーダーは、業種ごとにそれぞれ特有の歴史的沿革を有しており、それが現在の取引のあり方に影響を与えている。とりわけ通運業は、その歴史的な展開に独特のものがあるため、その点の調査を行った。江戸時代の陸上運送は飛脚（幕府による伝馬制度、民間の飛脚業者）が担っていたが、明治時代に入り、運送近代化の一環として、各地の「陸運会社」とそれを統括する「陸運元会社」として再編された。その後、鉄道輸送網が整備されると、鉄道運送（「大運送」）に対する「小運送業」として、鉄道貨物の集荷配送・鉄道貨車への積み下ろしを行う業者として通運業が形成された。また運送業の開業が自由化され、通運業はほとんど資本を必要とせず開業できるため、零細な事業者が乱立した。また通運業は、積地の業者と揚地の業者との間で貸借関係を決済する必要があり、複数の交互計算の系統が発達した。詳細は省略するが、このような零細業者乱立による質の低下の問題に対処し、通運業の信頼を向上させるために、数度にわたって通運業者を整理・合同する試みがなされた。戦時期に入ると陸上運送に対する統制が強められ、それまでに成立していた半官半民の「日本通運株式会社」による吸収・合併が進められた。戦後になると日本通運が過度経済力集中排除法の指定を受けるとともに、通運事業法に基づき新たに免許が与えられ、トラック業者による新規参入がなされた。日通による交互計算のほか、全国通運株式会社が設立され交互計算の業務を提供するようになった。もっとも、戦後は鉄道輸送に比してトラック輸送の貨物量が急激に拡大したため、通運業者はトラック輸送に事業分野を拡大するようになった。現在の通運事業者は各種の物流事業を兼業するのが一般的である。各通運事業者間には元請・下請構造はない。通運業者と荷主の間では、標準鉄道利用運送約款が利用されるほか、継続的な荷主との間では基本契約が締結されている模様である。

航空フレイト・フォワーダーは、沿革的に、荷主との間で航空会社を代理して航空運送契約を締結し、航空会社名義の航空運送状を発行する航空貨物代理店業として成立した。その後、航空貨物代理店は、航空貨物の運賃が重量遞減制をとることを利用して、複数の荷主との間で利用運送人として運送契約を締結し、大口貨物として仕立てて、航空会社（実運送人）に運送を委託し、混載差益を収受する航空貨物混載業務が発達させた。航空会社の国際団体である IATA（国際航空運送協

会）は、当初、混載業者を混載業者登録制度として整理しようとしたが、成功しなかった。その後、近年になり、ヨーロッパなど一部地域を対象に、航空会社の代理人として航空運送状を発行する航空貨物代理店と、航空会社に対して荷送人という形で運送契約を締結するフレイト・フォワーダーの両者を「仲介者（intermediary）」として規律する規則を制定するなどしている。現在、IATA は国際的なフレイト・フォワーダーの団体である FIATA と協力して、航空会社とフレイト・フォワーダーとの間の関係を規律する新たな仕組みを構築しようとしている。なお、IATA は、航空会社と航空貨物代理店との間の決済の仕組みとして CASS という制度を構築している。

(4) 先にも述べたように、従来から研究されてきた複合運送という視点と、フレイト・フォワーダーという視点の違いは、利用運送を行うという点に注目することにある。フレイト・フォワーダーは、顧客との関係では自分自身が運送人として責任を負うとともに、実運送人に対しては（大口）荷主としての立場に立つ。このような運送人であり荷主でもあるというフレイト・フォワーダーの立場は、キャリア（実運送人）の立場とは異なるものである。本研究と同時期に商法（運送法・海商法）の改正作業が進められたため、本研究では、改正における議論を参照して、両者の立場の違いが生じる論点について検討した。たとえば以下のような論点がある。

改正要綱では、過失責任として、荷送人に、運送品の危険性について運送人に通知する義務が課されることになった。危険品の運送で事故が起これば、他の荷主の貨物、輸送車両・船舶その他に大きな被害が出るおそれがある。実運送人であるキャリアからすれば、危険品の内容・性状等について事前に知られる必要があり、荷送人の通知義務に課することを積極的に支持する立場となる。フレイト・フォワーダーも、実荷主との関係では運送人の立場に立つため、荷送人の通知義務を肯定したいところだが、実運送人との関係では荷送人の立場に立つことになるうえ、実荷主の貨物の詳細について必ず正確な情報を得られるとはいえない立場にあるから、荷送人の通知義務を広範に認めるのには消極的なる。そこで、危険品の範囲や、過失責任とするか無過失責任とするかといった点について、両者の間で見解が対立する。

(5) さいごに、取引法は取引の実態についての知見が重要であるにもかかわらず、実際には、取引法的な観点から十分な実態調査はなかなか実施されない。本研究ではそのような問題意識に基づいて、実証研究の方法論についても検討を深めた。詳述はできないが、概要、以下のとおりである。

取引法的な実態調査は、多くの場合、「厚

い記述」を得ることが必要となるため、量的調査ではなく質的調査、とりわけケース・スタディの手法が適合的である場合が多いものと思われる。調査対象のサンプリングは、無作為抽出によるのではなく、意図的に情報量の多いサンプルを抽出し、理論的飽和に至るまで調査が行われるのが望ましい。このような方法論は、特に、一般化ができないとして批判される。しかし、調査対象となる現象とそのコンテキストの両方につき詳細な調査を行うことにより、関係がありそうな多数の要素を調査することができるというメリットがある。多様な情報が必要となる、取引法の実態調査においては、この点が重要である。統計的な意味での一般化は困難だとしても、取引法の調査では必ずしもそれが必要ではない。このような手法によるとき、理論的な一般化が可能となるようにケースの選択を工夫し、また、多様なデータを収集して裏付けを取ることにより、一般化の強度を高めることが可能となる。

(6) なお、直接フレイト・フォワードーに関する論点ではないが、本研究の調査に関連して、興味深い論点が見られたので、売主の運送停止権についての検討も行った。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計1件)

清水真希子「海上物品運送(1) 海上運送人の責任、請求権競合、強行法規性」海法会誌 57号 7-21頁(2013年) 査読なし

〔学会発表〕(計1件)

清水真希子「海上運送人の責任」日本海法学会シンポジウム「運送法・海商法の現代化に向けて 運送法制研究会における検討状況」(2013年10月14日、同志社大学・京都府京都市)

〔図書〕(計1件)

清水真希子「売主の運送停止権 動産売買法と運送法の交錯」岩原紳作ほか編『会社・金融・法』下巻 611-644頁(商事法務、2013年)

〔産業財産権〕

出願状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

取得状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕
ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

清水真希子 (SHIMIZU, Makiko)
東北大学大学院法学研究科准教授
研究者番号：50302641

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：