

インコタームズの比較研究

—最適価格条件を求めて—

A Comparative Study of INCOTERMS

—In Pursuit of Preferable Price Terms—

中 村 那 詮
Tomonori Nakamura

1. はじめに

戦後約半世紀を経て発展を続けるわが国の貿易取引は、1985年以降急速に進んだ円高傾向や、ECの市場統合、北米自由貿易協定（NAFTA）などを視野に入れた現地法人化（対外直接投資）による生産拠点の現地化や技術移転、輸送手段の革新による複合一貫輸送など、その取引環境の激しい変化に直面している。

そこで、現在の目まぐるしい貿易環境変化の中で発生している諸問題のうち、価格条件に焦点を当て、そこに内在する問題の中から特に INCOTERMS を取り上げて論述しようとするのが本稿の目的である。

2. 価格条件の検討

価格条件は、使用通貨と計算基準によって規定される。

使用通貨に関する法律上の制約は、現在のわが国には存在しない。⁽¹⁾ 自国通貨建とするか、相手国通貨建あるいは第3国通貨建とするかは、売買当事者間の話合いの問題である。銀行が当該通貨の売買に応ずることや為替変動危険等を考慮して決定すればよい。現実的には、為替銀行が相場を公表している約30種類の通貨または円の中からの選択となる。

一方、計算基準に関しては、Trade Terms と総称される貿易取引条件（用語）、例えば FAS,

(1) 日本円を含めて16種類の通貨を指定受領外国通貨として指定していた「指定通貨に関する省令（大蔵省令）」は、1971年に廃止された。

(2) 輸出の円建て比率（件数ベース）

年	%
1981	33.3
1985	41.0
1990	37%台
1991	41.9

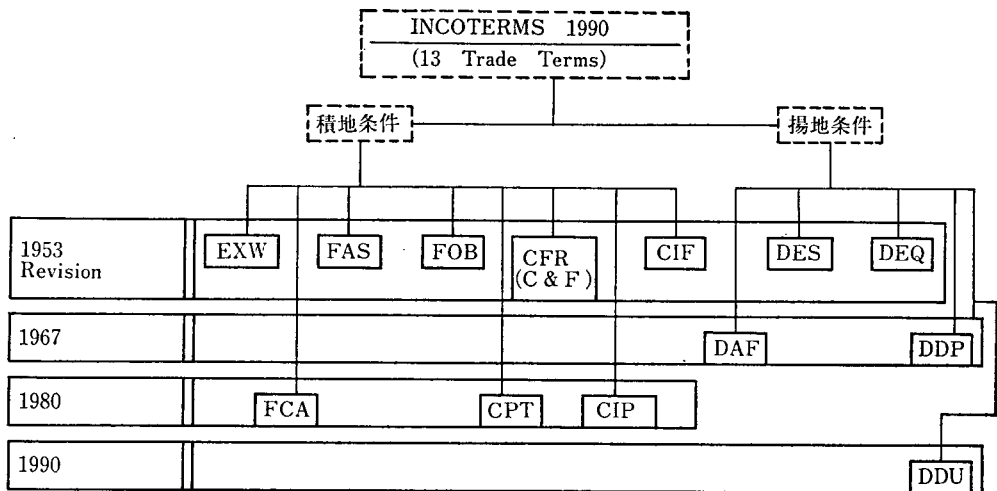
（出所）1989年2月26日付朝日新聞、1991年6月18日付および1992年2月2日付日本経済新聞より作成。

FOB, CFR, CIF, FCA, CPT, CIP, DDP などの中から、当該取引に最適な用語を選択することになる。一般的には INCOTERMS(インコタームズ; International Rules for the Interpretation of Trade Terms 定型取引条件の解釈に関する国際規則) と呼ばれる定型取引条件 (Stereotyped Trade Terms) 13種類の中から選択することになる。勿論、これら13種類の定型条件以外の「1941年改正のアメリカ貿易定義, Revised American Foreign Trade Definitions, 1941」の用語、一括請負契約の用語である Full Turn-key, 定型条件の変形である C & I, CIF & C, などを採択することも不可能ではない。しかし、C & I や Full Turn-key については国際的統一解釈が存在しない。少くとも売買両当事者間で契約上の義務に関して契約締結前に完全な合意をしておく必要がある。

(4) INCOTERMS の歴史的経過

わが国における貿易取引分野の研究で先駆的役割りを果たした学者として、東京高商(現在の一橋大学)教授であったブロックホイス教授(Prof. E. J. Blockhuys)⁽⁴⁾をあげることができる。そのブロックホイス教授が1913年に明治大学出版部から刊行した英文の著作『*The Technique of Foreign Trade*』を見ると、Trade Terms については見積り(Quotations)⁽⁵⁾についての記述の部分で、「見積りの基準は何か(What is the basis of quotation,……?)」が見積りを受けるバイヤー側にとって大切なことを指摘し、したがってオファー(Offer)は「I offer you, for reply by 25-th inst., 600 halfchests weighing 77 lbs net each, uncoloured Japan tea refired Enshu choice May pickings, type No. 2, at 50 sen per lb free on board Shimizu, inclusive

(3)



(1990年インコタームズによる定型貿易条件Stereotyped Trade Terms 13種類)

(出所) 3文字省略については、INCOTERMS, 1990, ICC Publication No.460による。

(4) 野田岩次郎, 「財閥解体私記(私の履歴書)」19-20頁, 日本経済新聞社, 昭和58年。大平正芳, 「私の履歴書」P.31, 日本経済新聞社, 昭和53年。

(5) E. J. Blockhuys, *The Technique of Foreign Trade*, p.76, 明治大学出版部, 1913。

of packing, for June shipment, payable net cash against bill of lading.」(下線は筆者)のように明記すべきことを指摘している。そして、輸出者のオファーの重要な点の一つとして、代金と引換えに契約品を引渡す地点をあげてはいるが、それとの関連における危険移転⁽⁶⁾についての言及はない。しかし、計算基準を示す用語として次の19種類を例示している。

- (1) ex warehouse または loco
- (2) free rails または free on rail
- (3) free docks または delivered docks
- (4) delivered alongside または free alongside (a ship) (F. A. S. と省略する)
- (5) delivered free または franco (指定船積港における) この用語は、契約品をどこに置くのか、例えば、貨車、港、船側、あるいは本船上のいずれなのかが不明なので、引渡場所を明確にしておくべきことを指摘している。
- (6) free on board (fob と省略する) 指定船積港名がこの用語の後に明示され、その港で契約品が本船上に搬入されるまでの費用を含むことを黙示していると指摘している。
- (7) fob & e
- (8) cost and freight (C&F と省略) 指定仕向港までの運賃を含む。
- (9) cost, insurance and freight (CIF と省略) 指定仕向港までの保険料と運賃を含む。
CIF 見積りが一般的であること、外国のバイヤーの勘定と危険で船積みされること、積送貨物に対する損傷がもしあればその求償は本船あるいは保険者に対して荷受人が行なうこと、を指摘している。また、稀なケースではあるが C&F あるいは CIF 契約を締結しながら、運賃は仕向地払いになる場合があることも指摘している。
- (10) cost, insurance, freight and commission (CIF&C と省略)
- (11) CIFIC 金利とコミッション込み。
- (12) CIF & E 為替リスクは輸出者負担。
- (13) ex ship
- (14) free (または franco) port of destination
- (15) free custom house at destination (14)と(15)は曖昧なので推奨できない、と指摘している。
- (16) free on quay
- (17) delivered at……in bond
- (18) delivered at……duty paid
- (19) free delivered at the buyer's warehouse または franco domicile

これら19種類のうち、(1)~(12)は輸出者のリスク(risks)が輸出地で解除(輸入者に移転)される積地条件を念頭においていることが(9)の CIF 条件の説明部分から類推される。一方、(13)~(19)は輸出者のリスク負担が輸入地まで継続する揚地条件を念頭においていることがわかる。

しかし、この時代にはこれらの用語に関して国際的な規則あるいは条約は存在していない。し

(6) E. J. Blockhuys, *ibid.*, pp. 78-83.

たがって、用語の解釈に関して売買両当事者間で必ずしも完全に一致した解釈をしていたという保証はない。そこで、不完全あるいは異った解釈をしているかも知れない不安や、現実に異った解釈による紛争が発生することを回避する目的で制定されたのが、いわゆるインコタームズ (INCOTERMS) である。

このインコタームズは、約16年間の作業を経て1936年に公表されたが、それを制定したのは国際商業会議所 (International Chamber of Commerce, ICC と略称, 1920年設立の民間組織, 本部はパリ, わが国の拠点は国際商業会議所日本国内委員会) である。

インコタームズは、Trade Terms の解釈を国際的レベルで調整し、売手の義務および買手の義務を条文化した国際規則 (Rules) である。しかし、インコタームズ自体に強制力はない。このことはインコタームズの緒言 (Introduction)⁽⁷⁾ の部分に明示されている。したがって、インコタームズに準拠して円滑な貿易取引を志向する当事者は、契約締結に先立って例えば、Unless specifically agreed upon, trade terms to be used in contracts between the seller and the buyer shall be governed and construed by the provisions of INCOTERMS 1990, ICC Publication No. 460. のような合意をしておくことが必要である。少くとも、売買契約書あるいはそれに相当する書式の裏面約款の一条文として印刷しているのが当事者の常識である。このような合意を行なうことによって、合意を行った当事者間にはインコタームズが拘束力を及ぼすことになる。

さて、国際商業会議所が1936年に公表したインコタームズでは合計11種類の⁽⁸⁾ Trade Terms (用語) について売手および買手の義務が国際規則として条文化されている。この11種類の用語は、その時代の貿易環境を背景としていることは言うまでもないが、時代の変遷とともに変わる貿易環境を考慮して1953年に改正がなされ、以下に列挙する9種類の用語となった。勿論、この時代は現在で言う在来船が主流の時代であり、それを念頭においた用語である。

〔1953年改正インコタームズ〕による用語

- (1) Ex Works
- (2) FOT または FOR

(7) 「Introduction 1 & 22」『INCOTERMS 1990』p. 6 & p. 17, ICC, 1990.

(8) Ex Works

F. O. R. ……named departure point

Free ……named port of shipment

F. A. S. ……named port of shipment

F. O. B. ……named port of shipment

C. & F. ……named port of destination

C. I. F. ……named port of destination

Freight or Carriage paid to ……named point of destination

Free or Free delivered ……named point of destination

Ex Ship ……named port

Ex Quay ……named port

(出所) 上坂西三「国際貿易条件基準」11-12頁, 東京商工会議所・国際商事仲裁協会, 昭和34年。

- | | | |
|--------|---|-----------------------------------|
| (積地条件) | } | (3) FAS |
| | | (4) FOB |
| | | (5) C&F |
| | | (6) CIF |
| | | (7) Freight or Carriage paid to…… |
| (揚条地件) | { | (8) Ex Ship |
| | | (9) Ex Quay |

この改正以後、1967年に *Delivered at Frontier* と *Delivered* の二つの用語が追加され、1976年に *FOA*、そして1980年に複合運送の時代を反映して *FRC*、*DCP*、*CIP* の三つの用語が追加された。

1980年のインコタームズ(INCOTERMS 1980, ICC Publication No. 350)で公表された用語は合計14種類であるが、複合運送の *DCP* (運送手配, *Freight/Carriage paid to……*)との類似性からか1953年改正時の用語の1つである「輸送費済 (*Freight or Carriage paid to……*)」が削除されている。したがって、1953年改正時の用語としては8種類が1980年版のインコタームズに収録されていることになる。この1980年版インコタームズの特徴の一つは、自動データ処理(ADP)の観点からそれぞれの用語に3文字省略⁽⁹⁾ (*EXW*, *FOR*, *FAS*, *FOB*, *CFR*, *CIF*, *EXS*, *EXQ*, *DAF*, *DDP*, *FOA*, *FRC*, *DCP*, *CIP*) を取り決めたことである。

そして、10年の歳月の経過の中で時代の変革などが考慮され、合計13種類の用語に整理統合さ

(9) 1990インコタームズによる定型貿易条件の三文字省略

<i>EXW</i>	工場渡条件 <i>EX WORKS</i> (...named place)
<i>FCA</i>	運送人渡条件 <i>FREE CARRIER</i> (...named place)
<i>FAS</i>	船側渡条件 <i>FREE ALONGSIDE SHIP</i> (...named port of shipment)
<i>FOB</i>	本船渡条件 <i>FREE ON BOARD</i> (...named port of shipment)
<i>CFR</i>	運賃込条件 <i>COST AND FREIGHT</i> (...named port of destination)
<i>CIF</i>	運賃保険料込条件 <i>COST, INSURANCE AND FREIGHT</i> (...named port of destination)
<i>CPT</i>	輸送費込条件 <i>CARRIAGE PAID TO</i> (...named place of destination)
<i>CIP</i>	輸送費保険料込条件 <i>CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO</i> (...named place of destination)
<i>DAF</i>	国境持込渡条件 <i>DELIVERED AT FRONTIER</i> (...named place)
<i>DES</i>	本船持込渡条件 <i>DELIVERED EX SHIP</i> (...named port of destination)
<i>DEQ</i>	埠頭持込渡条件 <i>DELIVERED EX QUAY (DUTY PAID)</i> (...named port of destination)
<i>DDU</i>	仕向地持込渡(関税抜き)条件 <i>DELIVERED DUTY UNPAID</i> (...named place of destination)
<i>DDP</i>	仕向地持込渡(関税込み)条件 <i>DELIVERED DUTY PAID</i> (...named place of destination)

(出所・和訳) 国際商業会議所日本国内委員会の「INCOTERMS 1990」による。

れて1990年版インコタームズ（INCOTERMS 1990, ICC Publication No. 460）が公表され現在に至っている。

以上のような歴史過程を経て1990年のインコタームズに至っているわけであるが、貿易業者が1936年、1953年、1967年、1976年、1980年、1990年のいずれの用語を使用してもそれ自体自由に選択できる。また、これらの定型条件に従うことを拒否して、別個独特の用語に準拠することも自由である。しかし、国際間の取引を前提とした場合、価値感を異にするパートナーとの取引であり、解釈の相異による紛争の発生が予見される。

そこで、現在の時代背景を考慮して公表されている1990年版インコタームズを取引の基盤とすることが最も望ましい選択といえる。

（ロ） 1990年版インコタームズ

1990年版インコタームズでは、前述のとおり13種類の用語が収録されている。1980年版と比較してみると、1980年版の中にあつた FOR（貨車渡）と FOA（空港渡）が FCA（運送人渡）に統合され、新たに DDU〔仕向地持込渡（関税抜き）条件〕が追加されていることがわかる。

3文字省略についても、FRCがFCAに、DCPがCPTに、EXSがDESに、EXQがDEQにそれぞれ呼称変更されている。

1990年版インコタームズの特徴は、高度技術社会を反映して電子データ交換（Electronic Data Interchange, EDI）メッセージの要素を取り入れていること、用語をE-Terms（E類型）、F類型、C類型、D類型で整理し、⁽¹⁰⁾ 3文字省略形の最初のアルファベット文字を見ることによって積地条件（E類型、F類型、C類型）の用語であるか揚地条件（D類型）の用語であるかが明確であることと、⁽¹¹⁾ 積地条件3類型についても積送品に対する危険移転がなされた後の運賃／保険料の売手負担についてE類型とF類型は負担しないがC類型は負担することが明確であり、非常に良く整理統合されていること、である。

（ハ） 1980年版インコタームズと1990年版インコタームズの条文比較

1980年版インコタームズの条文は、過去の条文規定の延長として把握することができるが、1990年版インコタームズの条文規定は画期的な面を持っている。

そこで、在来船を前提として日常的に使用される FOB と CIF、複合運送の発展に伴って今後の使用が期待される FCA と CIP の4種類の用語について、条文の比較検討をしておきたい。なお、1990年版インコタームズでは、1980年版インコタームズに見られなかった見出しが各条文の前に付されていて、一目瞭然、理解も早い。以下の各条文の見出しは、国際商業会議所日本国

(10) 藤下 健「国連国際商取引法委員会（UNCITRAL）第25会期の報告」『国際商事法務』Vol. 20, No. 8 (1992), 903-918頁, 国際商事法務研究所, 1992年8月。

藤下 健「国際振込に関する UNCITRAL モデル法〔仮訳〕〔上〕」前掲誌 Vol. 20, No. 9 (1992), 1069-1075頁, 1992年9月。

(11) 「INTRODUCTION 5.」『INCOTERMS 1990』pp. 6-8, ICC, 1990.

内委員会の翻訳による。

① FOB (本船渡条件)

売手の義務 (The Seller must)

第1条(A1) 契約に合致する物品の提供

1990年版の条文〔以下、(1990年版)と省略する〕では、provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity with the contract of sale and……と、契約に合致した物品および商業送り状あるいはこれと同等の電子メッセージと規定しているのに対し、1980年版の条文〔以下、(1980年版)と省略する〕では、supply the goods in conformity with the contract of sale……と規定しているにすぎない。(1980年版)では商業送り状あるいはこれと同等の電子メッセージのことは条文規定としては見当らない。もっとも、商業送り状(電子メッセージとして送達するとしても)が、売手が売買契約を履行した証拠となる納品書および請求書の役割りを果たす書類であることを考えると、明文化されていなくても売手は当然のこととして買手に提供すると思われる。しかし、条文化されたことにより明確となった。

第2条(A2) 承認書、許認可および手続

類似の条文表現であるが、(1990年版)では～ or other official authorisation and carry out all customs formalities necessary for the exportation of the goods. と下線部分が追加され明確化されている。

第3条(A3) 運送契約および保険

(1990年版)ではa) 運送契約, b) 保険契約とも、義務なしと明文化されている。

(1980年版)の売手の義務の条文には何らの言及も見られない。

第4条(A4) 物品の引渡し

両者とも類似の表現であるが、(1980年版)では買手に対する引渡し(船積み)の通知についても規定している。(1990年版)では後述の第7条として通知の義務を独立した条文にしている。

第5条(A5) 危険の移転

(1990年版)では危険と費用を分離して別個の条文としているが、(1980年版)の条文では第4条と一緒に扱っている。内容的には類似の条文で、船積港における本船手摺り通過時点を分岐点としているが、(1990年版)では～, bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail～(下線は筆者)と明示している。

第6条(A6) 費用負担の限界

(1990年版)では前述のとおり危険と費用について別条文としているが、費用負担の限界についても(1980年版)と実質的な差異は見られない。船積港における本船手摺り通過時点を分岐点としている。

第7条(A7) 買主に対する通知

(1990年版)では売手の義務として別条文としているが、(1980年版)では第2条で買手指定の

本船への引渡しと通知義務を一緒に規定している。

売手の買手に対する引渡し（船積み）通知は、売手が契約を履行したことを連絡する大切な役割を持つ。一方、買手にとっても保険契約の確定（予定保険から確定保険への切换え）、荷受けの準備（通関、倉庫、国内運送手段の手配等）、代金決済の準備、顧客（転売先）への連絡など、重要な意味を持っている。したがって、1990年版インコタームズが独立した条文として規定していることは、売手の義務の明確化および通知の重要性からみて好ましい配慮である。

第8条(A8) 引渡しの証拠、運送証券またはこれと同等の電子メッセージ

(1990年版)では、A4条の規程にしたがって引渡しになされた証拠として通常の書類(the usual document)を提供することを義務づけ、もしその書類が運送証券でない場合には買手の要請、危険、および費用負担のもとで当該運送契約に対する運送証券〔例えば、流通性のある船荷証券、非流通性の海上運送状(sea waybill)、内陸水路運送証券、あるいは複合運送証券〕の入手提供にあらゆる助力を差しよべるよう義務づけている。

そして、売買両当事者が電子的方法により通信しあうことを約束している場合には、上記の証券は同等の電子データ交換(EDI)メッセージで代用しうることを規定している。

これに対して(1980年版)では、第7条で慣用的な無故障の書類(the customary clean document)の提供を義務づけ、第9条で買手の要請、危険、および費用負担のもとで船荷証券あるいはその他の書類の入手に売手があらゆる助力を提供することを義務づけているにすぎない。

FOB条件が積地海上渡し用語であり、しかも伝統的には在来船を対象としていることから考えると、通常の書類あるいは慣用的な無故障の書類（当然、無故障でないと契約条件に違反するので1990年の規程にはクリーンの表現は見当たらない）といえは本船受取証(Mate's Receipt)を意味するが、(1992年版)の条文では船荷証券だけでなく海上運送状、内陸水路運送証券、複合運送証券についても明示していること、そして、高度技術社会を反映して電子データ交換メッセージについて規定しているところにその特徴がうかがえる。

FOB条件が複合運送〔例えばコンテナ輸送(Container Transportation)〕を前提とする取引に使用されることは、勿論、不可能ではない。しかし、少なくとも危険移転の時点と費用負担の限界(分岐点)は、FCA(運送人渡)条件と明らかに相異なる。

また、電子データ交換メッセージの利用については、当面、大規模企業ないしは多国籍企業に限定されるかも知れない。しかし、中小規模の企業であっても国際間にまたがる企業内取引(Intra-company Transactions)であるとか、長年の取引に培われて代金決済上の心配がないとか、あるいは前払済ないしは後払いの決済を条件としている場合には使用頻度の高まりが予想される。船荷証券を唯一絶対視した時代から「多様選択制」の時代へと進展していることがわかる。

第9条(A9) 検査・包装・荷印

(1990年版)では、検査・包装について、複合運送の場合をも念頭に入れた文言表示であることがわかるが、実質的には(1980年版)の規程(第5条、第6条)と差異はない。しかし、荷印(Shipping Marks)について Packing is to be marked appropriately. と明示していること、およ

び買手の義務第9条(B9)で船積前検査⁽¹²⁾(Pre-shipment Inspection)の費用については他に合意のないかぎり買手負担であること、を明確にしている点は評価すべきことである。

第10条(A10) その他の義務

(1980年版)の第9条に相当する規程であるが、電子メッセージの言及と、買手の要請があれば保険の手配に必要な情報を提供することを義務づけていることは、(1990年版)の条文規定の特徴といえる。

② FCA (運送人渡条件)

この条件の3文字省略は FRC (1980年版) から FCA (1990年版) と呼称変更された。

FCA は、積地海上渡し条件である FOB に類似の用語であるが、FOB が輸出港(指定船積港)と共に用いられるのに対して、FCA は輸出地における指定地点(named place)と共に用いられる。勿論、指定地点が港であってもよいわけで、この用語が FOR と FOA を吸収統合して、複合運送を前提として公表されたことからそのことが理解できる。

即ち、FCA 条件の前文の部分で、この用語は複合運送を含むどのような型態の運送に対しても利用可能であることを規定しているし、輸出通関を終えて、原則的には買手が指定する地点で運送人の管轄下に約定品を引渡せば売手の義務が履行されたことを意味する。勿論、取引の慣行上、例えば鉄道あるいは航空運送のように運送契約を締結するについて売手の協力が要請されるときには、売手は買手の危険と費用のもとでそれを行うことができることも規定している。

また、運送人の定義についても明確で、鉄道、道路、海上、航空、内陸水路、あるいはこれらの結合により運送を引受ける者であると規定している。また、もし買手が運送人(実運送人)ではないフレイト・フォワードャー(利用運送事業者、NVOCC)(下線部は筆者)に貨物の引渡しを指図する場合には、その指定されたフレイト・フォワードャーの管轄下に引渡すことによって売手の義務を履行したものとみなされることも規定している。

このようにみえてくると、FCA 条件は複合一貫輸送を前提とした用語であることがわかるし、複合一貫輸送を請負う第1運送人(First Carrier)はトラック業者、鉄道会社、航空会社、船会社、内陸水路運送業者のいずれであってもよいことがわかる。

もしそうであるとすれば、輸出通関統計は FCA を基準とすべきかも知れない。IMF 方式による国際収支統計も FCA を基準とすべきではなかろうか。しかし、現在のところ、FCA 条件の貿易業者への浸透が必ずしも充分ではないことや、FOB 条件に慣れ親しんでいること、あるいは散積み大量貨物は従来から FOB 条件が最適とされてきたことなどから、今ただちに FCA が FOB にとって代わるわけにもゆかない。ただ、FCA 条件を備船契約による運送を前提とした売買契約の場合に用いることも可能であろうし、FAS⁽¹³⁾(船側渡)の代りに利用することも可能

(12) 船積前検査については、①わが国の輸出検査法にもとづく場合(検査費用は売手負担)、②売買契約にもとづく場合、③輸入国政府(中央銀行)の要請にもとづく場合が考えられるが、④の場合には輸入国政府が指定した検査機関の検査を受けなければならない。

(13) 輸出通関(輸出許可取得)は買手の依頼により、買手の費用と危険のもとで売手が取得に努める。
[1980年インコタームズ、FAS 売手の義務第3条]

と思われる。

一方、通関上から考えると、従来、本船（あるいは航空機）に引渡した時点を輸出と見なしてきた考え方の修正が必要といえる。即ち、わが国において複合一貫輸送の場合の第一運送人を鉄道あるいはトラック会社とした場合、船会社か航空会社へ引渡すまでの区間をどのように扱うかの問題である。

現在のところ、仮りに FCA を使用するとしても第一運送人が船会社か航空会社の場合が殆どと予想されるので大きな問題とはなっていないが、この点は、法律上の規定を含めて、今後の処理すべき問題の一つと思われる。例えば、陸続きの国々であるヨーロッパでは、かつての貨車渡（FOR、通関手続は買手の義務が原則）が貿易契約で使用された例もあり、それがヨーロッパの特殊事情としても、海に囲まれたわが国の通関上の考え方と異なり、むしろヨーロッパには FCA を抵抗なく受入れる素地が整っているものと考えられる。

以上のような今後の検討課題は残るが、複合一貫輸送を前提として1980年に貿易取引の場に登場した FCA 条件について、(1990年版)の条文を中心にして(1980年版)との概括的な比較検討を行っておきたい。

売手の義務 (The Seller must)

第1条(A1) 契約に合致する物品の提供

FOB 条件の場合と同一である。

第2条(A2) 承認書、許認可および手続

FOB 条件の場合と同じく、契約品の輸出通関も売手の義務である。

第3条(A3) 運送契約および保険

a) 運送契約、b) 保険契約と項目をたてて、それぞれについて売手に義務がないことを明示している。(1980年版)では項目分類もないし、保険についての言及もない。

ただし、運送契約については、買手の要請があるとか、売手が運送契約をする商慣行があり買手が相当期間内に反対の指図を行わない場合には、買手の危険と費用のもとで売手が運送契約を締結することができることを規定している。勿論、売手は運送契約締結についてそれを謝絶できるが、その場合には迅速にその旨を買手に通知しなければならない、と義務づけている。

第4条(A4) 物品の引渡し

約定の地点、約定の期間内に、買手指定の運送人あるいはその他の者（例えばフレート・フォワードナー）、あるいはA3 a)に従って売手が選択した運送人あるいはその他の者の管轄下(into the custody of～)に契約品を引渡す義務を売手に課している。売手が選択した運送人(A3 a)の規程は、(1980年版)には見られない条文である。

引渡完了については、以下のように整理されている。この規定は(1980年版)には見られない。輸送手段を分類して定義している点が特徴的である。

(4) 関税法第2条、第63条等参照。

(5) 後述の“最適 Trade Terms の選択”の中で例示している。

1) 鉄道輸送の場合——貨車一杯あるいは鉄道輸送されるコンテナ一杯の貨物の場合には、売手が貨車あるいはコンテナ詰めし、その貨車あるいはコンテナが鉄道会社あるいはその代理者によって引き取られた時に引渡しは完了する。

貨車あるいはコンテナ一杯に満たない場合（小口混載貨物）には、契約品を鉄道側の荷受け地点で引渡すか鉄道側が提供する集荷用車両に積載した時に引渡しは完了する。

2) トラック輸送の場合——積込みが売手の敷地内（構内）で行なわれる場合には、買手が提供する車両上に契約品が積載されたときに引渡しは完了する。

契約品が運送人の構内で引渡される場合には、トラック業者（road carrier）あるいはその代理者に契約品が引取られた時に引渡しは完了する。

3) 内陸水路輸送の場合——トラック輸送の場合の規定と同一内容といえるが、車両を運送船舶に、トラック業者を内陸水路運送人（inland waterway carrier）と置き換えて理解すれば正確となる。

4) 海上輸送の場合——コンテナ一杯の貨物（FCL cargo）の場合には、そのコンテナが海上運送人に引取られた時に引渡しは完了する。もし、そのコンテナが海上運送人の代理者である運送ターミナル・オペレーター（コンテナ基地を管理運営している業者）に向けて運送される場合には、そのターミナルの構内にコンテナが搬入されたときに契約品は引き取られたものと見做される。

契約品がコンテナ一杯に満たない（LCL cargo）場合とか、コンテナ詰めにする貨物でない場合には、売手はその契約品を運送ターミナルまで運送しなければならない。そして、その契約品が海上運送人あるいはその代理者へ手渡された時に引渡しは完了する。

5) 航空輸送の場合——契約品が航空運送人またはその代理者へ手渡された時に引渡しは完了する。

6) 輸送型態が特定されていない場合——契約品が運送人またはその代理者に手渡された時に引渡しは完了する。

7) 複合輸送（multimodal transport）の場合——それぞれの場合によって、契約品が1)から6)に特定された方法で引渡された時に引渡しは完了する。

第5条(A5) 危険の移転

第4条の規程に従って契約品が引渡されるまで、契約品に対する損傷の危険を売手が負担しなければならない。

第6条(A6) 費用負担の限界

第5条の規定と同様に運送人への引渡しは完了するまでの費用負担は売手にあり、輸出通関費用、輸出諸税、公共料金も売手負担である。ただし、第5条、第6条とも買手の義務第5条、第6条の条件が適用される場合は別途考慮されることになっている。（1980年版）でも同様の規程が見られる。

第7条(A7) 買主に対する通知

買手に対して、契約品が運送人の管轄下に引渡された旨の十分なる通知を行うことを売手に

義務づけている。引渡しに関する通知は、FOB条件の船積通知のところで言及したとおり売手・買手双方にとって重要な意味を持っている。当然、売手の義務として義務づけているわけであるが、(1980年版)では、電気通信の手段で遅滞なく契約品の引渡しについて通知を行う(give the buyer without delay notice by telecommunication channels of the delivery of the goods.)と表現している。この点、「遅滞なく」は法律用語として一般的表現であるとはいえ漠然としているし、船積直後に通知するのは当然の常識であること、そして「電気通信の手段で」(記録に残ることを考えると、テレックスかファクシミリが常識)連絡することも現在の通信手段からいって当然のことなので、(1990年版)では削除され、その代わりに「十分な通知(sufficient notice)と「契約品が運送人の管轄下に引渡された旨(the goods have been delivered into the custody of the carrier.)」の下線部分の表現で文章を明瞭にした意図が感取される。

次に、本条では、万一、運送人が約定の期間内に契約品をその管轄下に引き取らなかった場合には、その旨を買手に通告しなくてはならないことを義務づけているが、この点については(1980年版)においても売手の義務第10条で同様の規程をもうけている。

第8条(A8) 引渡の証拠、運送証券またはこれと同等の電子メッセージ

第4条の規程に従って引渡しがなされた証拠として、慣例であるならば、通常書類を買手に提供することを義務づけている。第一運送人を船会社として考えるとすれば、無故障のドック・レシート(Clean Dock Receipt)の提供を意味する。しかし、現実の問題としては、荷為替手形決済のこともあり、ドック・レシートと交換に発行される受取り船荷証券(Received B/L)上に、船積みの証明(on board notation)を受けた船荷証券(On Board B/L)として発行してもらうのが、少なくとも現在までの常識的な慣習といえる。

この点については第2節で、もし通常書類が運送証券でない場合には、買手の要請、危険および費用負担のもとで、運送証券(例えば、船荷証券、海上運送状、内陸水路運送状、航空運送状、鉄道運送状、道路運送状、あるいは複合運送証券)の入手提供に助力を与えることを売手に義務づけている。

これらの点を(1980年版)と比較してみると、通常書類についての条文はあるが、運送証券についての条文はない。したがって、(1990年版)の条文は具体的で明確化されていることがわかる。

なお、(1980年版)に条文規定がなくて(1990年版)に条文規定として明確化されている大きな特徴は、電子メッセージの条文である。即ち、FOB条件の場合と同文の条文が明記され、EDIメッセージによる提供を認めている。

第9条(A9) 検査・包装・荷印

本条については、FOB条件の場合と同一条文であり、同様のことがいえる。

第10条(A10) その他の義務

本条についてもFOB条件の場合と同一条文であり、同様のことがいえる。

③ CIF (運賃保険料込条件)

(1990年版)には前文があり、その部分で、売手は CFR の場合と同様の義務を持つが、それに加えて契約品が輸送中に受けるかも知れない買手の損傷危険に対して海上保険契約を行い保険料を支払う義務があることを述べている。そして、この条件(用語)は海上及び内陸水路運送に対してのみ使用できるとし、ロール・オン/ロール・オフあるいはコンテナ輸送のような本船欄干(ship's rail)が実務上なら目的にかなわない場合には、CIP 条件を使用するのがより適切であることを注記している。

さて、売手の義務/買手の義務に関する条文規定について(1980年版)と比較してみると、時代の変化を反映した大きな差異がみられる。そこで、(1980年版)と(1990年版)の主な異同点について言及しておきたい。

1) 危険移転について——文言表示(ワーディング)の違いはあるが、内容的には同一視できる。即ち、船積港における本船欄干(ship's rail)通過時点をその分岐点としており、輸出港における本船欄干通過以後は買手の危険負担となり被保険利益も買手が持つこととなる。この点は従来からの周知の解釈どおりである。

2) 引渡しについて——(1990年版)では売手の義務第4条(買手の義務第4条)の条文で規定している。即ち、船積港における本船上で契約品を引渡さなければならない(deliver the goods on board the vessel at the port of shipment~)(下線は筆者)と規定している。これに対して、(1980年版)では、売手は自己の費用で本船上に契約品を積込まなくてはならない(load the goods at his own expense on board the vessel at the port of shipment~)(下線は筆者)と規定している。この点については、(1980年版)の文章表現に合理性があるように思われる。即ち、この場合は、引渡しではなく、積込みに整合性があると思われる。その理由は危険移転が本船上ではなくて本船欄干通過時点で行われるからである。(1990年版)の買手の義務第4条(引渡の受理 Taking delivery)では『買主は、「売手の義務」第4項に従って物品が引渡されたとき当該物品の引渡を受領し、かつ指定仕向港において運送人からそれを受取らなければならない。(accept delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A. 4. and receive them from the carrier~)、和訳は ICC 日本国内委員会による。』としているが、(1980年版)には対応する条文は見当たらない。危険の移転と引渡しは同時に行われるのが常態と考えると、契約品が本船欄干を通過してから本船上に置かれるまでの区間に矛盾が生ずることになる点を考慮すると、積込まなくてはならないと規定した(1980年版)の文言表示が適切ではないかと思われるのである。

ただ、売手の義務第4条、物品の引渡(買手の義務第4条、引渡の受理)が、いずれの取引条件(Trade Terms)にも共通する見出しである点を考慮すると、条文の文章表現を次のように工夫するのも整合性の点から良いのではなかろうか。即ち、売手の義務については、deliver the goods at their passing of the ship's rail at the port of shipment~のように改め、買手の義務についてはそのままとする。

3) 費用負担について——(1990年版)では、輸出通関費用等の売手負担とともに、第6条で積込費用やもし徴収される場合には荷下しの費用(Berth Terms の場合)も含めて、運賃保険料

はもとより、第4条の規程に従って契約品が引渡されるまでのすべての費用を売手が負担しなくてはならないことを義務づけている。この点、(1980年版)も実質的には同様のことを随所に折り込んで条文化されているが、費用負担の限界 (Division of Costs)として一括整理している (1990年版)は明確でよい。

4) 引渡の証拠、運送証券または同等の電子メッセージについて——(1980年版)では売手の義務第7条(買手の義務第1条)で規定しているが、(1990年版)では他の Trade Terms との条文項目の統一性や、電子通信機器の発達普及等を考慮して細かい配慮がなされている。

即ち、(1980年版)売手の義務第7条では、物品の送り状(商業送り状)、保険証券、無故障船積船荷証券〔(Clean On Board B/L)、受取船荷証券のときは船積の証明がなされたもの〕全通(full set)の提供を義務づけている。そして、(1980年版)買手の義務第1条では、売手から船積書類(上記のごとき書類)の提供がなされたときには、それらの書類が売買契約に合致しているかぎりそれらの書類を受理して代金を支払わなくてはならない、と義務づけている。このことからわかることは、船積書類、特に、担保利益を留保⁰⁹している無故障船積船荷証券(実質的には積荷を意味する)と契約代金との引換えを規定していることである。この関係の中で、買手にとっていかに売手の誠実性(business integrity)が大切であるかがわかる。即ち、もし売手が約定の品質あるいは商品と異ったものを発送し、書類上は契約条件通りに記載されると、買手は代金支払の義務を負う反面、商品価値のない商品を受取らざるをえなくなる。信用調査段階での基礎的作業の充実がいかに重要であるかが痛感される。

さて、この(1980年版)までの硬直的な条文規定に対して、(1990年版)の条文規定は柔軟性をもっていることがわかる。これは、時代の変遷、特に、多国籍企業等の増加に伴う企業内取引(intra-company transactions)、海上運送状(sea waybill または liner waybill)の利用、電子通信機器の高度な発達、国連 UNCITRAL を中心とする法的バック・アップ態勢などを考慮に入れた結果と思われるが、多様な取引(特に決済)の方法に適応性がある条文規定といえる。

そこで、(1990年版)の条文規定はどのようになっているかについて見てみると、以下の要旨のとおりである。

1. 特約のないかぎり、売手自身の費用負担のもとで、通常の運送証券を買手に対して提供すること。(商業送り状と保険証券については、売手の義務第1条および第3条b)項でそれぞれ規定している)
2. この運送証券は、例えば、流通性のある船荷証券、非流通性の海上運送状、あるいは内陸水路運送証券である。
3. もし、これらの証券が法的有効なものとして複通数発行されている場合にはその全通(full set)を提供すること。もし、運送証券が備船契約に関係したものである場合には当該備船契約の写しも提供すること。
4. 当事者間で電子的に交信することを合意している場合には、同等の電子データ交換(EDI)

(9) 「分割所有権利益の理論」学説にもとづく解釈表現である。

メッセージにより代替できること。即ち、これらの運送証券を電子通信機器を利用して送達することで運送証券を送達したものと考えることで、丁度、荷為替信用状を電気通信の手段で送達しそれが信用状原本⁽¹⁷⁾として取り扱かわれることがルール化されているのと類似している。

このようにみえてくると、船積書類の提供に対する代金の支払を絶対的に規定していた従来の規定を緩和し、ケース・バイ・ケースの対応ができる規定になっていることがわかる。特に、本支店間、現地法人との取引など企業内取引であるとか、長年にわたる友好的取引が継続している買手との取引などでは、決済上のリスクを懸念する必要はないと思われるし、今後の電子通信機器を利用した代金振込み方式(Electronic Funds Transfer)を利用するとすれば、運送証券(特に船荷証券)そのものの提供は第二義的なものとして扱かわれる場合が増加してくることも予想され、ある意味では“船荷証券そのものの危機”ともいえる時代を迎えており、関係当事者の意識変革が要請されている時代の渦中にあることがわかる。

④ CIP (輸送費保険料込条件)

(1990年版)では各条文規定に先立つ前文をもうけ、その中で、CIPは保険を除くとCPT(指定仕向地までの輸送費込条件)と同一視できること、複合運送を含むあらゆる運送形態に適用できる用語であることなどが説明されている。

CIPは在来船を前提とするCIFに類似の用語であるが、CIFの後に仕向港(port of destination)が示されるのに対してCIPは仕向地(place of destination)が表示されること、危険移転が異なること、運送証券に関して陸運、空運、複合運送の要素が加わり海運のみを前提とした運送証券ではないこと、などがCIF条件との主たる相異点である。

さて、CIP条件について、(1980年版)と(1990年版)の条文規定の主たる相異点について検討してみると、以下の如き点が指摘できる。

1) 引渡しについて——(1980年版)では危険の移転と同一条文で扱ってあるが、(1990年版)では他の用語の場合と同様に第4条で規定されている。即ち、売手の義務第4条では運送人の管轄下に(into the custody of the carrier)契約品を引渡すことを義務づけており、買手の義務第4条で前記売手の義務第4条の規定により引渡しがなされたときに当該契約品の引渡しを受け(accept delivery of the goods)指定仕向地で運送人からそれを受取ることを義務づけている。

この買手の義務に関する条文規定は、後述する危険移転の時点が一致している点からみてCIFの規定(危険移転と引渡時点が異なる)よりも明確で素直に理解できるし、「運送人は買手の受託者(bailee)として売手から物品を受取りそれを運送して買手に届ける。運送人への物品の引渡し⁽¹⁸⁾が買手への物品の引渡しとみなされる。」という法的概念にも合致しているといえる。

2) 危険の転移について——文章表現上の相異はあるが、第一運送人の管理下に引渡された時

(17) 「Article 12 b.」『Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1983 Revision』ICC Publication No. 400.

(18) 「CIF 買手の義務第1条」『INCOTERMS 1980』「CIF 買手の義務第1条および第8条」『INCOTERMS 1990』参照。

(19) 英国物品売買法第32条、米国統一商法典第2-503/504条参照。

点に分岐点であることを規定している。例えば、第一運送人を船会社とすれば、当該船会社所属のコンテナ基地の車輛入口（ゲイト、但し、FCL Cargo の場合）またはコンテナ・フレート・ステーション（CFS、但し、LCL Cargo の場合）入口が分岐点となり、本船（コンテナ船）への搬入時点ではない。この点、特に買手側からみると保険区間（被保険利益が存在する区間）について留意しておく必要もある。

3) 費用負担の限界について——CIF 条件の費用負担の限界の部分で述べたことと同様のことがいえる。

4) 引渡の証拠、運送証券または同等の電子メッセージについて——（1980年版）では、「売主は、自己の費用をもって、慣行があれば、通常の運送書類（usual transport document）を買主に提供しなければならない。」（和訳は、ICC 日本国内委員会による。）と規定しているのみである。

（1990年版）では、この通常の運送証券についてカッコで例示し、流通性のある船荷証券、非流通性の海上運送状、内陸水路運送証券、航空運送状（air waybill）、鉄道運送状（railway consignment note）、道路運送状（road consignment note）、あるいは複合運送証券（multimodal transport document）であることを明示している。そして、これらを当事者間の合意にもとづき、電子データ交換メッセージ（EDI message）で代替することが可能であることも規定している。

CIP 条件が、FCA および CPT 条件と同じく積地条件の用語ではあるが、複合運送という時代の要請に合致させた用語として1980年に貿易取引の場に登場してきた経緯からいって、上記のような特徴は至極当然のことともいえる。

（二）最適 Trade Terms の選択

現行の定型条件13種類を現実の取引の場に適用しようと考えるとき、いかなる用語がその場に最適かを判断し選択しなければならない。

この場合、1) 広く国際収支等巨視的観点から考える場合と、2) 狭く一企業の方針あるいは企業の置かれているその場合の状況等による微視点観点から考える場合とでは、その選択結果に相異が予想される。

1) の場合、当然のごとく、輸出は CIF あるいは、CIP（望ましくは DDP）、輸入は FOB あるいは FCA（望ましくは EXW）を選択することになるであろう。運送契約、保険契約が売手に義務づけられている CIF または CIP 契約であれば、売手は自国の運送業者、保険業者を選択して契約できるし、運送契約締結が買手の義務である FOB または FCA 契約では、買手は自国の運送業者、保険業者を選択して契約できるからである。この点は、過去の時代から多くの研究者や実務家の指摘するところであり、現に、自国の運輸、保険企業の育成を政策目標の一つとしている国々の業界指導指針となっていることでもわかる。

2) の場合、イ) 自社の方針が1) の場合と合致するときと、ロ) 取引先の要請により、自社

(*) 日本貿易学会、日本商業英語学会で活躍された、そして現在も活躍中の学者の中で、筆者は特に石田貞夫教授の直接的指導を受けてきた。

の方針を放棄して取引先の要請に応ずるとき、が考えられる。

実例を背景として2)-イ)の場合についてわが国への輸入のケースで例示してみよう。

日本の輸入業者A社はブルガリアの輸出業者B社から、商品Mを FOR Sofia で輸入している。この場合、ソフィア駅で引渡しが行なわれた後の輸送区間はA社の費用および危険負担である。A社はドイツにある指定のフォワーダー (forwarder) C社との契約により、ソフィアからハンブルグまでの鉄道輸送の管理を委託し、ハンブルグ港での本船 (コンテナ船) への積込み手配を代行させている。このケースは、輸出国の事情により余儀なく FOR 契約を行っていることも推測できるが、いずれにしても、A社の危険負担は大きいものの、A社としては運送契約や保険契約の上で独自の交渉力を発揮して有利な契約を締結することができるし、少くとも船社と保険会社についてはわが国の会社を選択することができるわけで、巨視点観点からは望ましい貿易契約といえる。

一方、2)-ロ)の場合について例示してみよう。

日本の輸出業者E社は、ある発展途上国の輸入業者F社からF社の要請により商品Gを FOB 契約で輸出した。F社の要請は当該国政府の方針に沿うものであり、F社は本船を指定して当該本船へのG商品の積込みをE社に指図した。E社はF社の指図に従って船積みを完了し、本船は予定通り出航し輸入港へと向った。ところが、航海の途中で嵐に見舞われた。たまたま当該本船が既に老朽化していてハッチ・カバーに隙間があり海水が船倉に浸入して商品Gが損害を受けた。

この場合、運送契約、保険契約はF社の問題であり、損害等危険負担もF社の側にありE社の責任ではない。E社に責任がないばかりか、損失分に相当する追加注文の恩恵に浴することもできたケースである。勿論、E社として保険契約や運送契約を行うことができない点は、1)の巨視点観点から見ると不利であるが、勞せずして追加注文を受けるE社の立場としては輸出 FOB 契約が魅力あるものと映ることも否定できない。

このように見てくると、巨視点観点に立つ場合にはその長所短所に関して理論的展開が可能と言えるが、微視点観点、いわゆる1企業の観点に立つ場合には、結局のところ、その場その場の「取引の場の状況 (on-the-spot situation)」の判断による最適用語の選択を考えるのが現実的対応といえよう。

3. お わ り に

貿易取引環境をめぐるここ数年来の動きのなかで、円高傾向が一段と強まっていること、円建輸出入比率が上昇してきたこと、貨物運送取扱事業法 (平成元年12月) が制定されて利用運送事業者の地位が法的に強固になったこと、ヘイグ・ヴィスビー・ルール (1968年議定書) および「1979年議定書」に沿って国際海上物品運送法が改正 (1992年5月28日に国会承認⁽²⁾済) され、1993年6月

(2) 菊地洋一「ヘイグ・ヴィスビー・ルールの採用——国際海上物品運送法の改正——」『国際商事法務』Vol. 20 No. 7 (1992), 765-773頁, 1992年7月, および, 吉田 進「国際海上物品運送法の改正について」『コンテナリーゼーション』No. 248, 16-21頁, 日本海上コンテナ協会, 1992年7月。

1日から施行される運びとなったこと。国際振込に関する UNCITRAL モデル法 (UNCITRAL Model Law on International Credit Transfers) が国連国際商取引法委員会第25会期総会 (1992年5月12日)において採択されたこと、電子データ交換 (Electronic Data Interchange; EDI) の法的諸問題について UNCITRAL (EDI 作業部会が担当) で検討が開始されていること、輸出信用状使用頻度が低下傾向にあることなどは、最適な価格条件 (通貨と計算基準の組合わせ) 設定のうえで大きなインパクトを与えることが予想される。

例えば、利用運送事業者 (NVOCC) について現在の状況をみると、船社系、商社系、独立系の業者に拘らず世界戦略の中で事業展開を行い、現地法人化をはじめその体質強化を推進中である。勿論、各国現地企業との協調性は重要なことであるが、競争力を身につけて事業展開を拡大していく NVOCC によりドア・トゥ・ドア (door to door) の運送 (physical distribution; logistics) ができるとすれば、その利用運送事業者を介在させて DDP 契約で輸出を考えると、EXW 契約で輸入を考えることも現実性を帯びてくる。

さて、計算基準を決定する Trade Terms について、INCOTERMS に依拠しながら筆者が日頃から問題点と考えている部分について整理を試みたが、“その場の取引状況”に最適な用語の選択に当っては幾らかの示唆を提示できたのではないかと考える。

勿論、以上述べてきた諸点に関するより深い究明と時代の変化についての正確な理解なくしては、最適な価格条件の一層の究明は不可能である。今後の課題として研究を継続し、より良い成果を得るよう努力して行きたい。