

KANSAI GAIDAI UNIVERSITY

コンテナ取引条件に関する一考察

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 関西外国語大学・関西外国語大学短期大学部 公開日: 2020-09-16 キーワード (Ja): コンテナ取引条件, 運送書類, 代金決済, THC, 課税価格 キーワード (En): 作成者: 中曽根, 淑芳 メールアドレス: 所属: 関西外国語大学
URL	https://doi.org/10.18956/00007942

コンテナ取引条件に関する一考察

中曽根 淑芳

要 旨

コンテナ船による海上輸送が主流となっており、航空輸送や複合輸送も盛んに行なわれている昨今、理論上、コンテナ取引条件が最も多く使われているはずだが、各国の貿易実務でコンテナ取引条件が普及・浸透していない現状にある。これに対して、国際商業会議所 (ICC) は、「物品が買主によって指定された運送人に引き渡された後、売主が危険を負担し続けるべきではないことを商人が理解するのは困難であった」と指摘している。

本論文では、日中貿易実務でのコンテナ取引条件使用実態を考察したうえ、果たして ICC の指摘は正しいのかを検証している。研究を通じて、コンテナ取引条件は貿易業者に理解されていないのではなく、コスト管理を重視する売主と買主にとってコンテナ取引条件の引渡場所、銀行による書類買取り、運送書類の入手および費用負担などの面における不確定な要素があるため、リスクが多いものであるということがわかった。

キーワード：コンテナ取引条件、運送書類、代金決済、THC、課税価格

I はじめに

コンテナ取引条件とは、文字通りコンテナ化された貨物の売買取引に適合する貿易取引条件を意味する。通常、FCA (運送人渡し)、CPT (輸送費込み)、CIP (輸送費保険料込み) の3つの取引条件をいう。この3条件は、在来船による海上輸送を利用する場合に最も多く使われている3条件—FOB (本船渡し)、CFR (運賃込み)、CIF (運賃保険料込み) に見合うものである。

貿易取引条件に関する公的解釈はインコタームズである。インコタームズ2020においても、FCA、CPT、CIP の3条件は「いかなる単一または複数の運送手段にも適した取引条件」というカテゴリーに入れられ、陸・海・空および複合輸送を含むあらゆる輸送形態に適した取引条件とされている。

コンテナ船による海上輸送が主流となっており、航空輸送や複合輸送も盛んに行なわれている昨今、理論上、各国の貿易実務ではコンテナ取引条件が最も多く使われているはずだが、日本の貿易実務で本来 FCA、CPT、CIP が使われるべき状況であるにもかかわらず、伝統的な

取引条件である FOB、CFR、CIF がまだまだ主流で、FCA、CPT、CIP が普及・浸透していない現状にある¹⁾。中国も日本と同様な状況にある²⁾と言える。このように、実際には各国の貿易実務で取引条件の誤用問題は多発している。

これに対し、ICC（国際商業会議所）は「物品が本船上ではなく、……コンテナ・ヤードまたはコンテナ・フレイト・ステーションで運送人に引き渡される場合には、FOB のような取引条件を使用するのは良くないことに、商人が気付くには、かなりの時間がかかった。物品が買主によって指定された運送人に引き渡された後、売主が危険を負担し続けるべきではないことを商人が理解するのは困難であった。」³⁾と述べ、在来船による海上輸送を除いたその他の場合には、FCA が適当な条件である⁴⁾と勧告している。

そこで、本稿は、日中貿易実務の現状を踏まえ、果たして ICC の指摘は正しいのかを検証することを目的とした。

本稿は6つの章から構成される。まず第Ⅱ章では、これまでの先行研究をまとめる。第Ⅲ章では、インコタームズ2020におけるコンテナ取引条件の主な特徴を述べる。第Ⅳ章では、コンテナ取引条件の使用現状を考察する。第Ⅴ章では、売主と買主から見たコンテナ取引条件の問題点を分析する。最後の第Ⅵ章で本稿をまとめることとした。

Ⅱ 先行研究

取引条件の誤用問題について、これまで研究者や実務家の関心が寄せられ、実証的研究と理論的研究に関する論文が数々発表されている。実証的研究をまとめると、小林晃教授らが1999年に出した『我国で使用されるトレード・タームズの実証研究』（同文館）と、吉田友之教授が2014年に発表した「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察—在阪貿易業者を対象とした2012年アンケート調査」（『日本貿易学会誌』（第51号））の2つがよく知られている。一方、理論的研究では、主に3つの見解が展開されている。

① ICC による広報・啓発が不十分なこと

新堀聰教授（2001）は、貿易関係者の不勉強や、国際商業会議所の広報活動が不十分なためにコンテナ取引条件の存在およびこれらの条件をつくった国際商業会議所の真意がよく伝わっていないことに主たる原因がある⁵⁾と指摘している。

また、田口尚志教授（2012）は ICC が今版における考え方を各種の媒体を通じて一層強く推し進めていかない限り、それほど利用されてゆくようには思えず、ICC の期待には沿わないのではないかとやや厳しい見方をしている⁶⁾。

② 現存の輸出入申告制度には問題があること

神田善弘教授（2010）は FOB・CIF の誤用原因を、輸出入申告は法令により FOB、CIF で申告するよう定めているためとして、輸出申告は FCA に法令を改正し、さらに統計を FCA で集計するように改定すべきである⁷⁾と主張している。

③ インコタームズの規定が現実の実態を踏まえていないこと

小林晃教授ら（1998）は、1990年のインコタームズは現実の実態を踏まえていないため FCA のインコタームズの使用を中止し、FOB 系の中で FCA に変わる新しいルール改正をすべきである⁸⁾と提言している。

以上から分かるように、多くの専門家は実態調査を行ったり原因究明をしたりしてその真相を解明し、解決策を提言している。しかし、売主と買主の立場に立ってコンテナ取引条件を使う際の問題点とリスクを検討するものがほとんどなかった。なぜコンテナ取引条件の使用率が低い水準に推移しているのかについて、本稿は売主と買主の視点からその主因とリスクを解き明かしたい。

Ⅲ インコタームズ2020におけるコンテナ取引条件の主な特徴

FCA は Free Carrier（指定引渡地）の略語である。この条件は、90年版のインコタームズに初めて登場して以来、30年が経っている。CPT は Carriage Paid To（指定仕向地）、CIP は Carriage and Insurance Paid To（指定仕向地）の略語である。前者は FCA + 輸送費、後者は FCA + 輸送費 + 保険料という条件である。両者は FCA と同様に90年版のインコタームズに登場し始め、2020年版にも残留されている。それでは、コンテナ取引条件の主要な特徴を見てみよう。

3-1 売主の引渡義務

貨物の引渡義務は、売主にとっては最も重要な義務である。引渡場所の選択は、売主と買主にとって貨物の荷卸し・積込責任と引取責任に影響を与えるものである。インコタームズ2020によれば、FCA 条件では、売主は合意された期日（または期間内）と地点において、物品を運送人または買主によって指名されたその他の者に物品を引渡せば、引渡義務が完了する。ただし、引渡しは次の時に完了する。

- a) 指定地が売主の施設であれば、物品が買主によって提供された輸送手段に積込まれた時、または、
- b) その他の場合には、物品が、荷おろしの準備が出来ている売主の輸送手段の上で、運送人または買主によって指名されたその他の者の処分に委ねられた時。

これにより、引渡しは売主の施設で行われる場合には、売主は積込の責任を負うが、引渡しは他の場所で行われる場合には、売主は荷卸しの責任を負わないことになる。

ここでいう「運送人」とは、運送契約において鉄道、道路、航空、海上、内陸水路輸送もしくはかような輸送を行うことまたはその手配をすることを引き受ける者を意味する。「その他の者」は、フレイト・フォワードャーのような業者を指す。したがって、買主は、運送人としての責任を負う限り、物理的に輸送を行っていない運航業者と運送契約を締結することもできる⁹⁾。

「運送人に貨物を引渡す」とは具体的には、コンテナ船による貨物をコンテナ・ターミナルのCYやCFSで引渡した場合や、航空貨物を航空会社または代理店に引渡した場合、あるいは複合一貫輸送で貨物を複合運送人に引き渡した場合等が該当する¹⁰⁾。買主が、貨物を受領するために運送人以外の者を指名した場合には、売主は、物品がその者に引き渡された時、物品引渡しの義務を履行したものとみなされる。

一方、CPTとCIP条件で、売主は合意された期日（または期間内）に、運送人に物品を引渡さなければならない。複数の運送人が介在する場合には、売主は物品が第1の運送人に運送のために引渡された時に引渡しの義務を果たすとされている¹¹⁾。

3-2 危険の移転

全てのインコタームズ規則において、物品の滅失または損傷の一切の危険は、売主が貨物の引渡義務を果たした時に売主から買主に移転するという同一の原則に基づいている。そのために、FCA、CPTとCIP条件で、売主は、物品が運送人またはその他の者に引渡されるまで物品の滅失または損傷の一切の危険を負担しなければならない。

しかし、注意しなければならないのは、貨物に関する危険は、偶発的な事件(事故)に限ることである。たとえ損傷が危険の移転後に起こっても、損害が、物品が契約に従って引渡されなかったという事実に起因すると考えることができる場合には、売主は、依然として責任があるかもしれない¹²⁾。例えば、物品の不適切な包装または荷印によるものを含まないのである。

3-3 費用の分担

一般的に、取引条件は、使用する通貨とその取引における費用計算の基準である。費用計算の基準とは、業務と責任の売主と買主の間での分担のことで、具体的には、輸送料、輸送保険料、通関費用、関税などの費用の分担を指す。

全てのインコタームズ規則は、費用の分担は引渡地点で起こるという同一の規則に従っている。売主が引渡義務を果たす前に発生する全ての費用は、売主の勘定である。一方、それ以後の費用は買主の勘定であるとされている。FCAの売主は、貨物の引渡義務を果たされるまでの物品に関する一切の費用および輸出に必要な通関手続きの費用ならびに輸出に際して支払わ

れる一切の関税、税金その他の諸掛を負担しなければならない。それ以後の費用は、買主が負担する。しかし、買主が引渡しを受け取らないこと、または、売主に適切な通知を与えないことによって生じた追加費用は、買主が負担しなければならない¹³⁾。

これに対して、CPT と CIP 条件で、売主は、a) 物品が引き渡されるまで、物品に関する一切の費用；b) 物品を積込む費用、および、運送契約で売主の勘定とされた、仕向地における荷卸しの諸掛を含めて、運送契約から生ずる運賃その他の一切の費用、および、c) 適用できる場合には、輸出に必要な通関手続きの費用、ならびに輸出に際して支払われる一切の関税、税金その他の諸掛、および運送契約で売主の勘定とされた、どの国でも通過して輸送する費用を支払わなければならない。

IV コンテナ取引条件の使用現状

4-1 日本における輸出入コンテナ貨物量の変遷

海上コンテナ輸送が1960年代頃からすでに始まり、いまは定期船輸送の主要航路にすっかり定着している。日本海上コンテナ協会の統計によれば、日本のコンテナ輸送は昭和42年に本邦最初のコンテナ船が就航して以来急速に発展してきた。昭和60年における8大港の輸出コンテナ貨物量は定期航路貨物量に対する比率は75.2%である。また、同年における8大港の輸入コンテナ貨物量は定期航路貨物量に対する比率は82.9%になっている¹⁴⁾。

日本国土交通省港湾局では、日本発着の国際海上コンテナの流動を詳細に把握するため、5年に1度、「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」を実施している。コンテナ貨物量の推移は表1の通り。

表1 日本コンテナ貨物量の推移

(単位：千トン)

年	輸 出	輸 入
1985年	3,952	2,009
1989年	4,269	3,595
1993年	4,701	4,710
1998年	5,221	5,374
2003年	6,164	8,523
2008年	5,067	8,276
2013年	6,924	10,982
2018年	7,453	12,030

(出所：1985-2013年のデータは日本港運協会 HP、2018年のデータは政府統計の総合窓口 (e-Stat) HP より筆者作成)

表1に示された通り、リーマンショックが発生した2008年を除き、輸出におけるコンテナ貨物量は80年代から増加の一途をたどっている。2018年の輸出のコンテナ貨物量は745万トンと最も多く、2013年より7.64%増えた。一方、輸入は輸出と同様に増える傾向にあった。2018年はなんと1203万トンに達していた。

次に、コンテナ貨物をやりとりする相手地域別に見ると、アジア州とのコンテナ貨物量が輸出入ともダントツ1位で、それぞれ69.0%と76.3%に上っている（表2）。

表2 2018年の仕向国・原産国別貨物量

(単位：トン、%)

州	仕向国・原産国	輸 出			輸 入		
		貨物量	構成比	前回構成比	貨物量	構成比	前回構成比
ア ジ ア	アジア州計	5,145,260	69.0	69.3	9,175,694	76.3	77.1
	中国	1,774,357	23.8	25.7	5,432,582	45.2	50.7
	タイ	526,958	7.1	7.0	780,626	6.5	5.4
	韓国	407,360	5.5	5.0	536,094	4.5	5.0
	ベトナム	373,083	5.0	3.3	704,170	5.9	3.6
	台湾	355,787	4.8	5.6	377,946	3.1	3.1
北 米	北アメリカ州計	1,009,717	13.5	14.0	1,266,454	10.5	9.9
	カナダ	69,847	0.9	0.9	229,609	1.9	2.0
	アメリカ	789,707	10.6	11.4	954,066	7.9	7.5
	メキシコ	120,660	1.6	1.3	73,042	0.6	0.3
欧 州	ヨーロッパ州計	792,247	10.6	9.8	1,089,019	9.1	9.3
	オランダ	124,414	1.7	1.4	58,733	0.5	0.4
	ロシア	121,255	1.6	1.7	99,557	0.8	0.8
	ドイツ	103,301	1.4	1.3	138,774	1.2	1.3
	イギリス	75,714	1.0	0.9	52,053	0.4	0.4
	ベルギー	75,665	1.0	1.3	36,482	0.3	0.2
そ の 他	アフリカ計	215,073	2.9	2.7	62,098	0.5	0.5
	南アフリカ計	152,545	2.0	2.6	199,137	1.7	1.6
	大洋州計	128,397	1.7	1.6	227,186	1.9	1.6
国不明		9,974	0.1		10,880	0.1	
合 計		7,453,213	100.0	100.0	12,030,468	100.0	100.0

(出所：政府統計の総合窓口 (e-Stat) HP より筆者作成)

表2から分かるように、2018年の最新調査結果では、輸出入におけるコンテナ貨物量はアジア州に次いで、北米、欧州、アフリカ、南アフリカ、大洋州の順となり、アジアが日本にとって最も重要な相手地域であることがわかった¹⁵⁾。そして、アジアの中で中国との貨物量が前回の調査結果に比べやや減っているにもかかわらず、それぞれ23.8%と45.2%を占めており、最も多いといえよう。

4-2 日本でのコンテナ取引条件の使用実態

前節で概観したように、コンテナ貨物量は年々増加の一途を辿っている。こうした中、コンテナ取引条件の使用率も増えるはずだが、実際にはどうなっているか。これにつき、関西大学の吉田友之先生がトレード・タームズの使用状況に対して、5年に1度調査を行ってきているが、2012年に大阪所在の貿易業者を対象としたトレード・タームズの使用実態を明らかにした。

同調査結果によれば、「貴社が主に利用している運送手段はどれですか」（2つまで回答可）について質問したところ、表3の回答を得た。「定期コンテナ船」では80%超で推移しその利用頻度は高止まりしているのに対して、「定期在来船」では30%前後で推移している¹⁶⁾ことが分かった。

表3 利用運送手段の推移

(上段：回答者ベース；下段：回答数ベース；単位：%)

	2002年 (286件)	2007年 (349件) (605件)	2012年 (448件) (739件)
定期コンテナ船	70.6	88.3	81.5
		50.8	49.4
定期・不定期航空機	16.1	42.4	41.1
		24.5	24.9
定期在来船	8.7	33.2	27.5
		19.2	16.6
不定期バラ積船	2.1	6.6	10.9
		3.8	6.6
不定期タンカー船	0.3	0	0.4
		0	0.3
その他	0	2.1	3.6
		1.7	2.2

(出所：吉田友之「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察」『日本貿易学会誌』第54号、2014年、4頁)

次に、同調査結果におけるトレード・タームズの使用状況を見てみよう（表4）。

表4 トレード・タームズの推移

（上段：回答者ベース；下段：回答数ベース；単位：％）

	2002年 (289件) (1,047件)	2007年 (332件) (1,343件)	2012年 (445件) (1,893件)
FOB	85.5	94.1	87.4
	23.6	22.5	20.4
CFR (C&F)	79.6	86.0	78.7
	22.0	20.6	18.5
CIF	85.1	92.5	85.6
	23.5	22.2	20.1
FCA	8.3	8.7	15.1
	2.3	2.1	3.5
CPT	6.2	6.5	9.2
	1.7	1.6	2.2
CIP	6.2	9.3	11.5
	1.7	2.2	2.7

（出所：吉田友之、前掲論文により筆者作成）

表4 から分かるように、日本では定期コンテナ船の利用率は高いものの、伝統的取引条件 FOB、CIF、CFR の使用率が非常に高い水準にある。2012年時点で、回答者ベースにおいて在来船向けのトレード・タームズである FOB、CIF、CFR はそれぞれ87.4%、85.6%、78.7% となっている。一方、コンテナ取引条件はいずれも増加の傾向にあるとはいえ、使用率から見れば、高くても15%であることから全体的には1割程度にとどまっていることがわらう。

4-3 中国でのコンテナ取引条件の使用実態

中国では日本のように大規模な実態調査が行われなかったため、中国におけるトレード・タームズの全体像がまだ把握できていないのが現状である。しかし、小規模な調査結果がいくつか発表されたことから、本稿はそれらを通して中国でのトレード・タームズの使用実態を窺えようと考えている。

毛群英と黄麗華の二人がインコタームズ2010の実施による中国貿易企業への影響を把握するために、2011年に蘇州の大手貿易会社10社を対象にアンケート調査と電話による聞き取り調査を行った（表5）。

表5 中国での FCA 条件の使用状況

会社名	主に使用している取引条件	2010年版使用の有無	最新型の規則による企業への影響
耐世特汽車系統（蘇州）有限公司	EXW,FCA,FOB,DDP,DDU	無	影響が小さい
蘇州沃来拓思大貿易有限公司	FCA,CIF,DEQ	無	影響なし
蘇州宏偉実業有限公司	FOB,CIF,CFR	無	影響が小さい
博世汽車部件（蘇州）有限公司	EXW,FCA,CIP,DDU	有	影響なし
蘇州恒豊進出口公司	FOB,CFR,CIF	未定	影響なし
霍尼韦尔航空発動機（蘇州）有限公司	EXW,FOB,CIF	未定	影響なし
蘇州特雷卡電纜有限公司	FOB,CIF	無	影響が小さい
蘇州恒潤進出口公司	FOB,CIF	有	影響が小さい
国一製紙（張家港）有限公司	FOB,CFR,CIF	無	影響なし
蘇州浦項科技有限公司	FOB,CFR,CIF	無	影響なし

（出所：毛群英・黄麗華「探析貿易術語新慣例—INCOTERMS® 2010—以蘇州実践為例」『上海商学院学报』第12卷第5期、2011年9月、31頁。）

その調査で、①FOB、CFR、CIF 条件の使用率は80%、40%、80%に上り、②FCA、CPT、CIP 条件の使用率は30%、0%、10%に止まっていることが分かった。また、2010年版のインコタームズ規則を使用しようとするかという問いに対して、2社だけが「はい」と回答し、「いいえ」と答えた企業は6社にも上り、2社は「未定」という回答を出した。さらには、「インコタームズ2010」による企業への影響について尋ねたところ、「影響なし」と答えた企業は60%に上り、残りの40%は「少し影響がある」と回答した¹⁷⁾。

この他、筆者は2013年8月末、中国の安徽省B社を対象に取引条件の使用状況に関するアンケート調査を行った。下記の調査結果は興味深かった。

- ① コンテナ船の利用頻度は15日に1回に達しているものの、FCA が輸出入においてわずか3%、CIF が2%に止まっており、FCA、CIF などのコンテナ取引条件はほとんど使われていないこと。
- ② FOB と FCA の違いを知っていながらも FOB を FCA との使い分けをせずに多用していることに変驚かされた。東部地域に比べ、中部地区にある安徽省の貿易業者は、コンテナ船輸送と国際複合一貫輸送に適した FCA、CIP 条件より、依然として伝統的取引条件 FOB、CIF 条件の使用を好んでいることが浮き彫りになる。
- ③ 航空輸送の場合にも、2か月に1回ほど利用しているものの、FCA を使わず、CFR を使い、その使用率はなんと90%に達している¹⁸⁾。

これらの調査結果は、中国では FCA、CPT、CIP 条件が国際取引にあまり利用されてい

いことを裏付けているということができよう。

V 売主と買主の視点から見たコンテナ取引条件の問題点

ICCは90年版のインコタームズにおいて既にFOBとFCAの使い分けを推奨し始めたものの、それ以後30年以上の歳月を経た今日でもコンテナ取引条件は依然として低い水準にあるのが事実である。これはなぜか。果たしてICCのご指摘通りコンテナ取引条件は貿易業者に理解されていないのか。もしそうではなかったら、貿易業者はなぜコンテナ取引条件を使わないのか。本節では、コンテナ取引条件に潜んでいる問題点を考えてみたい。

5-1 引渡場所が曖昧なこと

コンテナ取引条件は複合輸送を含めて輸送形態の如何にかかわらず使用できるから、その引渡場所は輸送方式と指定される引渡場所によって変わるようになる。したがって、貿易実務では、コンテナ取引条件の引渡場所はとても曖昧である。例えば、FCA条件でいう売主の施設については、インコタームズ2020においてもはっきりとした規定を設けていないが、売主の引渡しに関する規定に基づいて売主の施設は次のように類推できようといわれている。FCA条件で売主の施設として、①売主の工場、倉庫あるいは生産現場、②売主が借用した他人の工場、倉庫または生産現場、③売主のディーラーまたはメーカーの工場や倉庫、④売主のディーラーやメーカーが借用した他人の工場、倉庫など、4つのパターンを含む。運送人にとって、この4つのパターンには1つの共通点がある。それは、運送人はこれらの指定された地点へ貨物を引き取りに行かなければならないということである。これに対して、その他の指定された地点は運送人の施設になる。具体的には①運送人自分の倉庫や商品置き場、②運送人が借用した他人の倉庫や商品置き場である。この2つの場合には、売主はこれらの指定された地点へ貨物を運送人に引き渡さなければならないと解しうるからである。これもまたFCA条件A4b)でいう「その他の場合には、物品が、荷卸しの準備ができている売主の輸送手段の上で、買主によって指名された運送人またはその他の者の処分に委ねられた時に、売主の引渡義務は完了する。」という文言に含まれたニュアンスであろう。

CPTとCIP条件での引き渡しについて、「売主は、引渡地において合意された引渡地点が、もしあれば、その地点から、指定仕向地、または、もし合意されていれば、その仕向地におけるいずれかの地点までの、物品の運送契約を締結するか、または調達しなければならない。……もし特定の地点が合意されておらず、または、慣習によって決まっていない場合には、売主は、自己の目的に最も適した引渡地点および指定仕向地の地点を選択することができる。」(A3)と定められている。このように、引渡場所が曖昧なことは明らかであろう。

5-2 代金決済

理論上、FCAの下で、売主は貨物を運送人に引き渡した運送証券を銀行に呈示すれば、買取り銀行は書類を買取ってくれるのである。FCA条件はいかなる輸送形態に適した取引条件であるため、売主が入手する運送書類は輸送手段によって異なる。コンテナ船による海上運送を利用する場合には、通常CYの受取証(Dock Receipt =D/R)かまたは受取式船荷証券(Received B/L)かのいずれかが渡される。しかし、これらは権原証券ではない。

2007年、FCAを普及させるために『信用状統一規則』(UCP600)が実施され始めた。その第19条-25条において、複合輸送証券(Multimodal Transport Bill of Lading)、船荷証券(B/L)、海上運送状(Sea Waybill)、航空運送状(Air Waybill)、傭船契約B/L、鉄道輸送書類、トラック輸送書類ないし内陸水路のB/Lなど提示された運送書類が信用状の内容に合致すれば、銀行はこれらの運送書類を買い取らなければならないと定められている。信用状取引の場合、受取式船荷証券は一般的に拒絶されるので、船積後On Board Notationを付記することで積込船荷証券にする必要がある。

もし輸出者が権原証券ではない運送書類を銀行に呈示して買取ってもらおうとするならば、呈示書類の内容が信用状の規定に合致したとしても、買取り銀行は、L/C発行銀行がL/C上の金額を給付してから、初めて輸出者に手形金を支払うのである。したがって、この場合には、売主にとってはせっかく自分に有利なFCAを選んだにもかかわらず、結局、資金繰りは全く改善されないことになってしまう。

一方、銀行から見れば、権原証券ではない運送書類を買い取ったら、貨物代金を受け取れない恐れがある。そこで、L/C発行銀行は買主のためにL/Cを開設する際に、買主に対しL/Cに定められた金額をあらかじめ振り込ませるか、または、その金額に相当する資産を担保として提供させるかを求める傾向がある¹⁹⁾。

5-3 運送証券の入手

複合輸送(例えば、鉄道→海上輸送)をする中で、通常、フレイト・フォワードナーが鉄道側に貨物輸送のことを依頼し、海上輸送を含む輸送費用を支払った後に、初めて複合輸送業者によって発行される鉄道—海上複合輸送証券を手に入れる。その後、その複合輸送証券を売買契約の売主に渡すのである。売主は輸送証券、商業送り状、信用状等の書類を銀行に呈示し、買取ってもらう。しかし、実際には、外国の買主が外国の船会社を指定して中国国内にあるフレイト・フォワードナーに鉄道—海上複合輸送を依頼する際、外国の船会社は通常、貨物を詰め込んだ箱が良好な状態で船会社が指定したCYに搬入された後にはじめて運送証券を発行するのである。そうすると、FCA条件における運送証券の早期入手と書類の早期買取りによって利息の損失が減少できるという売主に有利なメリットは実質的には相殺される。このように、

FCA 条件の下で運送証券の早期入手と書類の早期買取りができないならば、もちろん売主の資金繰りの改善にプラスにならない。一方、買主からすれば、貨物がまだ輸送の途中にあるものの、貨物の代金が支払わされることになるため、売主以上に資金繰りによくないのが明らかである²⁰⁾。

5-4 余計な費用の発生

(1) THC に関する費用

THC とは、Terminal Handling Charge の略語であり、ターミナル取扱諸掛を意味する。当事者がコンテナ取引条件を用いる場合には、引渡地点は本船から船積み国における港域の内内外の内陸地点に移動する。実際には、多くの費用は FCA の指定引渡地点から物品が本船上に置かれるまでに発生するかもしれない。例えば、貨物ターミナルにおける物品の取り扱いと保管に関するさまざまな費用がある。理論上、これらの THC 費用は、コンテナ取引条件の下で買主が負担しなければならないのである。

THC のようなコンテナ諸掛りについて、『ICC インコタームズ2010の手引き』において「買主は、物品が本船の手すりを通ずる時よりむしろ、内陸地点で引渡しを受理することに合意すると、結果として、貨物取扱設備、ターミナル又は運送人自身によって課される追加費用を買主が支払う義務を負うことになるのではないかと、しばしば心配している（ターミナル取扱諸掛、THC）。しかしながら、これは、これらの費用を分担するか、または全額売主に負担させる当事者間の合意によって容易に処理することができる（例えば、「THCの50%は売主によって支払われるべきこと」または「THCは売主の勘定」との条件を挿入することによって）」と解釈されている²¹⁾。実際には、THC はそんなに容易に処理されないものである。

(2) 輸入税の増額

一般的には、輸入時の税金計算は課税価格がベースになる。日本「関税定率法」第4条において、「輸入貨物の課税標準となる価格（以下『課税価格』という。）は、…当該輸入貨物に係る輸入取引…がされた場合において、当該輸入取引に関し買手により売手に対し又は売手のために、当該輸入貨物につき現実に支払われた又は支払われるべき価格…に、その含まれていない限度において次に掲げる運賃等の額を加えた価格（以下「取引価格」という。）とする。」と定められている。これに基づき、課税価格=現実支払価格+加算要素ということになる。ここでいう加算要素とは、当該輸入貨物が輸入港に到着するまでの運送に要する運賃、保険料その他その運賃に関連する費用をいう。「関税定率法通達」4-8(5)において次のように定められている。

『その他当該運送に関連する費用』とは、輸入貨物の輸入港までの運送に付随して発生する

積卸しその他の役務の対価として支払われる費用をいい、次に掲げる費用を含む。

- イ 輸出国における積込み前の一時的保管料
- ロ 輸出の際に税関手続き等に要した費用
- ハ 輸出国において要したコンテナ・サービス・チャージ

これに基づき、FCA 条件で貨物を輸入する場合には、輸入貨物に関して、日本に到着するまでに発生する費用およびその負担者は下記の通りであろう。

- ① 輸出国保税地区の入庫料、保税地区での保管料、保税地区の出庫料、保税地区を出区するための通関料、保税地区から輸出港までのドレージ料：輸入者
- ② 輸出港でのターミナルハンドリングチャージ等：輸入者
- ③ 輸出港から本邦への海上運賃：輸入者

このとき、③はもちろん、①と②の費用も輸入者の負担になる。日本税関によれば、(保税地区から搬出する際の) 通関料およびドレージ料は、関税定率法第4条第1項第1号に規定される「当該輸入貨物が輸入港に到着するまでの運送に要する運賃、保険料その他当該運送に関連する費用」等の一部に該当し、当該輸入貨物の課税価格に算入される」という²²⁾。したがって、これにより買主である輸入者にとっては FCA 条件なら輸入税を多めに支払わなければならないことを意味する。

VI おわりに

以上の如く、本稿は日本と中国の貿易実務を踏まえてコンテナ取引条件の使用現状を考察したうえ、なぜコンテナ取引条件の使用率が低い水準に推移しているのかについて、売主と買主の視点からその主因とリスクを明らかにした。結論として次の二つの点にまとめられよう。

第1に、理論上でコンテナ取引条件があらゆる輸送形態に適した条件であるとはいえ、日本と中国の貿易実務でその使用率はなお低い水準にあることが再確認できた。「理論はあっても実際は伴わない」²³⁾という言葉は貿易実務の実態を如実に表している。

第2に、貿易業者が FCA 条件と FOB 条件との違いを知っていながらも FCA 条件をはじめとするコンテナ取引条件を使わないことは、ICC が指摘した「物品が買主によって指定された運送人に引き渡された後、売主が危険を負担し続けるべきではないことを商人が理解するのは困難であった」ことに主たる原因があるのではない。実際にはコンテナ取引条件は貿易業者に理解されていないのではないが、引渡場所、銀行による書類買取り、運送書類の入手および費用負担などの面における不確定な要素があるため、コスト管理を重視する売主と買主にとってコンテナ取引条件は汎用性があるだけにリスクが多く潜んでいるものといえよう。

注

- 1) 小林晃『ベーシック貿易取引（第5版）』経済法令研究会、2006年；吉田友之『トレード・タームズの使用動向に関する実証研究』関西大学出版部、2005年を参照。
- 2) 韓堅放「FOB条件の使用現状から見たFCA条件の課題」『同志社商学』第65巻第5号、2014年3月を参照。
- 3) ジャン・ランバーク著新堀聰訳『ICCインコタームズ2010の手引き—その理解と活用—』国際商業会議所日本委員会、2012年5月、8頁。
- 4) 同上、23頁。
- 5) 新堀聰『現代貿易売買』同文館、2001年、148頁。
- 6) 田口尚志「最新版インコタームズにおけるFCA, CPT, CIP条件に関する一考察」『早稲田商学』第431号、2012年3月、719頁。
- 7) 神田善弘「輸出入申告に使用しているFOBとCIFの変更の必要性に関する提言—コンテナ輸送に対応したインコタームズと輸出入申告のインコタームズ連動のためにFOB系からFCA系へ法改正を—」『修道商学』第44巻第2号、2003年、19頁。
- 8) 同上、3頁。この他、小林晃、前掲書、114頁を参照。
- 9) ジャン・ランバーク、前掲書、101頁を参照。
- 10) 日本貿易実務検定協会『最新貿易実務ベーシックマニュアル』（第2版）MHJ出版、2012年6月、90頁。
- 11) ジャン・ランバーク、前掲書、113頁。
- 12) 同上、101頁。
- 13) 同上、102頁を参照。
- 14) 朝岡良平「コンテナ貨物に関する貿易取引条件について」『早稲田商学』第325号、昭和63年1月、27頁。
- 15) 表2は、主にアジアにおける上位5カ国、北アメリカにおける上位3カ国、そしてヨーロッパにおける上位5カ国などの主要国のデータを絞って作られたものであるが、その他の国々は省かれている。詳細は、2019年3月29日に公表された「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」の結果（<https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&layout=dataset&toukei=00600780&tstat>）を参照。
- 16) 吉田友之「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察—在阪貿易業者を対象とした2012年アンケート調査より—」『日本貿易学会誌』第54号、2014年3月、4-5頁を参照。
- 17) 毛群英・黄麗華「探析貿易用語新慣例—INCOTERMS®2010—以蘇州実践為例」『上海商学院学报』第12巻第5期、2011年9月、31頁。
- 18) 韓堅放、前掲論文、123-124頁。
- 19) 劉宇「在出口業務中使用承運人貿易術語所面臨的難題」『商業現代化』2008年2月、12頁；韓堅放、同上、126-127頁。
- 20) 王恬「FCA用語使用面臨的問題及啓示」『對外經貿實務』2006年3月、35頁；韓堅放、同上、126頁。

- 21) ジャン・ランバーク、前掲書、24頁。
- 22) 税関「事前教示回答（関税評価）FCA 条件で売手から買手に貨物が引き渡された後に発生する海外の保税地区での保管料等について」
(https://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kanzeihyouka/H26jirei/jizen_koukai_26_10.pdf)。
- 23) 朝岡良平、前掲書、6頁。

主要参考文献

- ・朝岡良平「コンテナ貨物に関する貿易取引条件について」『早稲田商学』第325号、昭和63年1月。
- ・神田善弘「輸出入申告に使用しているFOBとCIFの変更の必要性に関する提言—コンテナ輸送に対応したインコタームズと輸出入申告のインコタームズ連動のためにFOB系からFCA系へ法改正を一」『修道商学』第44巻第2号、2003年。
- ・韓堅放「FOB条件の使用現状から見たFCA条件の課題」『同志社商学』第65巻第5号、2014年3月。
- ・小林晃『ベーシック貿易取引（第5版）』経済法令研究会、2006年。
- ・ジャン・ランバーク著、新堀聰訳『ICCインコタームズ2010の手引き—その理解と活用—』国際商業会議所日本委員会、2012年5月。
- ・田口尚志「最新版インコタームズにおけるFCA, CPT, CIP条件に関する一考察」『早稲田商学』第431号、2012年3月。
- ・新堀聰『現代貿易売買』同文館、2001年。
- ・日本貿易実務検定協会『最新貿易実務ベーシックマニュアル』（第2版）MHJ出版、2012年6月。
- ・吉田友之『トレード・タームズの使用動向に関する実証研究』関西大学出版部、2005年。
- ・吉田友之「トレード・タームズの使用動向に関する時系列的考察—在阪貿易業者を対象とした2012年アンケート調査より—」『日本貿易学会誌』第54号、2014年3月。
- ・王恬「FCA 訛語使用面臨の問題及啓示」『対外経貿実務』2006年3月。
- ・劉宇「在出口業務中使用承運人貿易術語所面臨的難題」『商業現代化』2008年2月。
- ・毛群英・黄麗華「探析貿易訛語新慣例—INCOTERMS®2010—以蘇州實踐為例」『上海商学院学报』第12巻第5期、2011年9月。

(なかそね・しゅくほう 英語国際学部准教授)