

# 定型取引条件の記号論的考察

—規則と商慣習の乖離と矛盾—

亀 田 尚 己

## 要 旨

「何かが別の何かを表わす」という記号論の基本的命題からすると国際商取引に使用されている定型取引条件には幾つかの重大な問題点が見出せる。本研究では、記号表現 (FOB や CIF) と記号内容 (条件の内容) が取引条件の解釈に及ぼす影響を考察する。分析する対象は、記号表現と記号内容の「緩み」、有契的 FOB と無契的 FOB、そして有徴と無徴の FOB、という 3 点である。初版 INCOTERMS1936 から最新版 INCOTERMS2010®までに規定されている定型取引条件のうち代表的な FOB と CIF を取り上げ、商慣行実務と政令との間に見られる矛盾と乖離を紹介し、改善のための提言をする。

キーワード：記号論 (Semiotics)、記号表現 (Signifier)、記号内容 (Signified)、定型取引条件 (International Trade Terms)、インコタームズ (Incoterms)

## I はじめに

Verba intentioni, et non e contra, debent inservire. という法諺がある。「言葉は意思に従うものであって、その逆ではない (Words ought to serve intention and not the contrary.)」という意味である。朝岡 (1976, 46頁) はこの法諺を「当事者がある言葉を用いるときに有した意思にしたがって、その言葉の意味を解釈するということである。(中略) 記号が実体を決めるのでは

なく、まず実体が存在し、これを表すのに最も適当と思われる記号が用いられるのである」と説明している。

彼は、F.A.S., C.I.F., C.A.F. などいくつかの定型取引条件が売買契約両当事者によって異なる契約条件として理解され、使用されていた事実を明らかにした上で、「まず自分が意図している契約の内容を十分に検討し、次にこれを適用しようと考えている取引条件が、意図している契約を表わすのに適当であるか否かを検討し、もし若干でも食い違う点があれば、明示条項を挿入して契約の内容を正確に規定することが望ましい」という(45-46頁)。これは、裏を返せば国際商取引の現場では「言葉は意思に従うものであって、その逆ではない」という真理のままに、何世紀にもわたり使用されてきた定型取引条件の用語が、それを使用する売買契約両当事者間に食い違い、あるいは履き違えを引き起こしていることを暗示している。本研究は、そうした国際商取引の現場で実際に起きる、定型取引条件の用語が引き起こす誤解という問題について記号論の立場から問題点を探り、そうした食い違いや履き違えを少なくする方略を考えてみようとするものである。

定型取引条件とは、商人間また研究者間では INCOTERMS (International Commercial Terms) として知られる国際的規則の中で規定されている貿易取引条件を表す欧文3文字からなる用語を指す。国際商業会議所が輸出入取引当事者間の費用と危険の範囲を定めた定型的な取引条件である。定型取引条件の解釈に関する規則である INCOTERMS は、輸出入当事者の商慣習が地域によって異なることから発生する取引条件の解釈に対する食い違いや、それに起因する紛争や訴訟を防止する目的で1936年に制定された。その後、運送手段の発達に伴う取引慣習の変容とその実態に合わせるため、1953年、1980年、1990年、2000年、2010年に改訂が行われ、1967年と1976年には新条件が追加されている。

本稿は以下のような内容と構成からなっている。まず、「何か(の記号)が別の何か(指示するもの)を表わす(表意する)」という基本的命題を持つ記号論の概要を説明し、本研究に関わる部分を抽出して考察する。そこで

は理想的なコミュニケーションとは何か、「記号表現」と「記号内容」の関係はどのようなものか、それらが記号の解釈にどのような影響を及ぼすのかについて考えていく。次に、主要条件である FOB と CIF を取り上げ、記号表現と記号内容の関係からその記号論的問題点を考察し、その使用状況の実態や問題点を紹介するとともに、要因と現状を分析する。その後我が国における貿易の商慣行実務と政令と各種の取引条件の間に見られる矛盾と乖離のいくつかを紹介し、改善のための提言をする。最後に全体をまとめ論点の整理をしておわりとしたい。

## II 記号論の概要と本研究に関わる部分の考察

「何か（の記号）が別の何か（指示するもの）を表わす（表意する）」とは、「あるものが他のあるものを表す」ことであり、その場合の「もの」はいずれも「記号」である。十字架がキリスト教やキリスト教信者を象徴し、夕焼けは翌日の晴天を暗示する。交通信号の赤色は「止まれ」という命令を明示しているし、「ふ・じ・さ・ん」という発話やそのようにひらがなで表示されている文字（カタカタや漢字「富士山」の場合も同様に）は、日本で最高峰の霊峰富士を表している。この場合の「ふ・じ・さ・ん」や漢字の「富士山」が「記号表現」であり、実際に見て、登る富士山や、あるいはまたその記号を見て、聞いて、心の中で描く心証としての富士山のイメージが「記号内容」ということになる。ここから「記号表現が記号内容を表す」という一つの規定を得ることができる。「あるものが別のあるものの代わりとしてそれを表している時、その働きは『記号機能』、そしてその働きを担っているものは『記号』と呼ばれる」（池上 1992, 67頁）のである。

しかし、夕焼けや赤信号とは異なり、富士山の場合に問題となるのが、その記号である「ふじさん」や「富士山」を見て、聞いて、頭の中に描くイメージ（心象）が人により異なるという点である。各人の経験や好き嫌いの程度、眺望する富士山への方角と距離の違いなどにより富士山に対する心象は（眺める方角と距離からすれば実像も）、それこそ100人いれば100通りもあるだ

ろうということになる。同じことは十字架についてもいえる。この点も本稿における主要な論点であり、後段で言及したい。

## 1. 記号論の概要

記号論の歴史は古く、古代ギリシャにおいて既に身体に現れる顔色、発熱、湿疹などの兆候を見て、それを経験則に照らして診断をするという「兆候学」という分野が確立されていた。この兆候学は記号論の始まりでもある（有馬2015）。その後長い間にわたって哲学・論理学・修辞学の問題として論じられてきた記号論は、19世紀末から20世紀初めにかけて大きく発展することになる。その頃フランスではソシュール（Ferdinand de Saussure, 1857-1913）が *Sémiologie* を、アメリカではパース（Charles Sanders Peirce, 1839-1914）が *Semiotics* をそれぞれ生み出し、現代記号論の基礎が築かれることになった。日本では *Sémiologie* を「記号学」と訳す場合が多く、*Semiotics* を「記号論」としていたが、今日では「記号論」は「記号学」と「記号論」の両方を総称するものとして用いられている。ソシュールの記号学は、言語記号の多様な二項関係（音素と音声、記号表現と記号内容、連辞関係と連合関係、ラングとパロールなど）から発展した構造主義を特徴としたのに対して、パースの記号論は「記号」と「対象」、そしてそれらの2つを結びつける「解釈項」の働きという三項関係を中心とするところに特徴がある。

その後アメリカの哲学者であり記号論研究者であるモリス（C. W. Morris, 1903-1979）が、記号として作用するもの（記号媒体）、記号が指示するもの（指示対象）、ある解釈者への効果（解釈項）の他に4番目の要素として解釈者を含める考えを明らかにした。彼は、「記号」「指示対象」「解釈項」「解釈者」という用語がお互いに関連しあっているということをはっきりさせておかなければならないと主張する（内田・小林 1988）。モリスはまた、上記の記号媒体（sign vehicle）、指示対象（designatum）、解釈項（interpreter）という3側面を個々に研究するものとして、統語論、意味論、語用論という3つの研究領域を確立したことで知られる。

## 2. 推論の機能

パースの研究者として名高い米盛は、その著『パースの記号学』の中で次のように述べている（1981, 20頁）。「われわれがたとえば割れ物を用意して運ぶのは落とせば割れることを予知しているからである。それから、たとえば空の様次第では干し物をおろし外出には雨具を用意することも、口内があれたらビタミン B<sup>2</sup> を飲んで回復を待つことも、玄関のベルの音を聞いて来客を迎えに行くことも、すべては先見的予見的行動である。われわれはこのような先見的予見的行動をすべて『推論』と呼ぶことにする」。

米盛（112-113頁）によれば、「記号はわれわれの目のまえにあるもの、直接与えられてある何ものかでないといけない。それに対して、記号が表し言及する対象は目のまえにないもの一つまり、目のまえにあるものによって表され言及される必要のある、目のまえにない何ものか一である。そういう記号とその対象の関係から、したがって『表意する』とは目のまえにあるものによって目のまえにないものに言及すること（referring to）—すなわち推論的機能—であると言うことができるであろう」という。

推論とはこのように一つのことからもう一つのことを言及する働きのことであり、次のようなものをいう。(1) われわれは雨雲を見て間もなく雨が降るに違いないと考える、(2) 医者はある症状から胸部の疾患と診断する、(3) わたくしは女房の顔の表情から不機嫌らしいと察知する、(4) 捜査官は犯人の写真からおおよその犯人の人相特徴、年齢などを判断する、(5) われわれは壁塗料の見本から実物のイメージを心に描く、(6) 「前方通行止」と書いてあればさきまで行ってみなくても前方のどこかで車が通れないようになっていることを知る、(7) 与えられた前提から論理の規則にしたがって正確に結論を導き出す。この(1)から(7)までの文例はパースが分類している3つの種類の記号、すなわち類似記号（icon）、指標記号（index）、そして象徴記号（symbol）の表意様式を例示したものである。例えば、(4)における犯人の写真とその本人との関係と(5)における見本と実物との関係は類似記号の表意様式を例示し、(1)から(3)までの文例は指標記号の例である。

このうち本研究に関わりの深いものは6番目の象徴記号 (symbol) である。象徴記号の場合には、他の記号とは異なり、記号とその対象の間に類似性も実際の連結も存在しない。「前方通行止」という文字はこの先クルマが通れないようになっている実際の道路の状況と類似もしていないし、物理的因果関係もない。「これらの文字はいわゆる『任意的規約的記号』であり、一定の文化において、『このさき車が通れないようになっている状況』を意味するものとして使用されているものである」(115-116頁)。この象徴的記号の特徴を、定型取引条件の一つである FOB を例にあげて考えてみよう。FOB という欧文の3文字 (記号) と、その対象となる次のような内容の間には類似性も実際の連結も存在していないことがわかる。その内容とは、「FOB は約定品が買主の指定する船積港において本船上で物品を引き渡すか、または、すでにそのように引き渡した時点で、売主の引渡義務が完了し、買主はその時から物品の一切の費用及び滅失・損傷の危険を負担しなければならない、輸出通関は売主が行うという条件である」というものである。

わずか3文字の記号で売買両当事者の義務という複雑な内容を表すことができるのは、そのような記号表現がそのような記号内容を表すという両者の関係を規定している「取り決め」が存在しているからである。そのような取り決めには、ある地方だけで、ある仲間内だけで、さらには両当事者間だけで合意され成立しているものから、規則として国際的に広く認められているもの、あるいは市民もしくはある社会の構成員にその合意事項を遵守することを法律的に求め、それを履行できない者は法によって罰せられるという強い強制力を持つものまである。一般的にそれらの取り決めをコードと呼んでいる。

### 3. 理想的なコミュニケーションの成立要因

理想的なコミュニケーションとは、発信者が記号化した伝達内容と、その記号を受信者が推論し、推論の結果解読した記号の伝達内容が完全に一致していて、余分も不足もないものであるといえる。換言すれば、規定されてい

る記号表現と記号内容の対応は、常に排他的に一对一であることが求められるということである。しかし、現実の世界でそのようなことはありえない。もしそのような理想的なコミュニケーションを可能にしようとするならば、記号表現と記号内容の対応が常に排他的に一对一であるように記号を定義付けるコードが必要となる。

池上（39頁）によれば、「もし伝達の目的を正確に達成しようとするならば、メッセージを構成する記号とその意味は発信者が恣意的に定めるのではなくて、受信者との共通の理解に基づいた取り決めに従っていなくてはならない。そのような取り決めが『コード』と呼ばれるものである。『コード』には、おおまかに言って、伝達において用いられる記号とその意味、および記号の結合の仕方についての規定（言語の場合の『辞書』と『文法』に相当するもの）が含まれる。発信者はコードを参照しながら伝達内容を『記号化』してメッセージを作る。メッセージは何らかの『経路』を通して受信者に届く。受信者は受け取ったメッセージをコードを参照しながら『解説』して、伝達内容を再構成する」ということになる。

ただし、人間は何もコードによらずして、自分勝手に記号表現と記号内容をつなげてしまうこともできる。本来あるコードを無視し、自分だけが理解できる記号をあるものに付け、それを他人にも同じように理解せよと求めることもできる。「人間は事実上すべてのものを『記号』にすることができる。人間はすべてのものにことばを与えることのできる創造主なのである。」と池上（68頁）がいう通りであることを忘れてはならない。ただ、本研究の中心となるインコタームズは、定型取引条件の解釈に関するルールを規定している点において、まさに前者の意味における正統派の「コード」と断言できる。問題はそうしたコードがあるのにもかかわらず、使用される用語の解釈においてそうした用語（記号）の発信者と受信者である売買契約の両当事者間で解釈の不一致が起きることである。いったいそれはなぜなのだろうか。次節においては実際に FOB や CIF を取り上げて、それらの記号表現と記号内容の関係とそれに関わるいくつかの問題点を考察していく。

### Ⅲ 定型取引条件、特に FOB と CIF の記号論

前節では、記号表現と記号内容の関係をコードの面から考察したが、定型取引条件と記号論の問題を考える前にコードの身近な例としてジャンケンをあげ、コードの堅固性と普遍性について見ていくことにしよう。

ジャンケンに関して佐藤（1993年，120頁）は、「グーとチョキとパーのたった三つの語彙と三つどもえの文法一項目しかない体系でさえ、なお堅固なコード性を持ち、三語から成る辞書と一行で済む文法書が立派にそこにあると断言することができる」という。しかし、そのような堅固なコード性を持ち、普遍性を持つといわれるジャンケンですら、地方によっては異なる取り決めがあり、地域差や文化差が存在することも事実である。そのことを思えばジャンケンは、決して「堅固なコード性を持つ」とはいえない。

安岡（1996）は、子供時代の経験を振り返り次のように述べている。「例えばジャンケンのことを弘前では『ヤリ、ヘラ、ニッコ』と称するがこれは理解しかねた。ヤリはチョキ、ヘラはペア、ニッコはグウである。ここまでは私にも何とか分かる。分からないのは、ヤリはヘラに当たると折れるから負け、ヘラはニッコを打つつけられると破れるから負け、しかしニッコではヤリは防げないからニッコの負けになるという。私は最後までこの論理が呑みこめず、何か頭の中で脳がねじれていくような苦悩を覚えさせられた」。

この話は、グウ、チョキ、ペア、という3つの記号表現とそれぞれの記号内容の関係が、地方により異なっていて、そのためによって立つコードに堅固性が欠ける一例といえる。同じようなことは国際商取引の場合にもいえる。本来であれば国際商取引に従事する者すべてに共有され、遵守されるべきインコタームズのような民間統一規則というコード上で規定された取り決めが、使用者である商人により無視されるケースは後を絶たない。コンテナを利用し、コンテナ船という定期船による運送でありながら、コンテナ船用定型取引条件（FCA, CPT, CIP）を使わず、ばら積み貨物用向け、かつ多くは不定期船用の定型取引条件（FOB, CFR, CIF）を使用するケースは未



だに多い。それぞれの記号表現（FCA, CPT, CIP と FOB, CFR, CIF）と記号内容（船積みの義務に関わる取引条件）に齟齬がありながら誤用され続けているし、その誤用が売買両当事者間のみならず、貿易に関係する民間企業や公的機関の間で半ば追認されているような状況が見られる。これもまたコードの堅固性が保たれていない事例といえよう。

## 1. 記号における「同じ」と「異なる」の意味

池上（73-75頁）は記号表現と記号内容の関係を次のように説明する。今ここに「A」という文字を書いた小さな板と「B」という文字を書いた小さな板があり、赤いボールと白いボールが一つずつあるとしよう。ここで、「A」と書いたその板は赤いボールを、「B」と書いたその板は白いボールを表す（表意する）と取り決めておけば、単純ではあるものの一つの記号体系ができる。この場合、「A」や「B」と書いてある他の板（形状、大きさ、材質、色などが異なる）を持ってきても、それはこの取り決めの中の「記号表現」とは認められない。同じように、他の赤いボールや白いボール（形状、大きさ、材質、色などが異なる）を持ってきてもそれらは「記号内容」としては認められない。

このような厳格な取り決めに基づく記号の働きは確かに厳密なものとなろうが、融通のきかないところがある。例えば、赤いボールを表したいと思った時に、手元にその「A」と書いた板がなければ、赤いボールを表現することができない。逆に、赤いボールとそっくりなボールが作られて目の前に持ってこられてもすでにある「A」と書いた板をそれに適用することは許されない。なぜならば、いずれの場合も板とボールは完全に一对一の「自己同一」であるという取り決めになっているからである。

しかし、人間社会で見られる多くの記号現象ではこの同一性という条件が緩められるのが一般的である。どのような緩め方になっているかといえば、まず「記号表現」では、その板と同じ大きさ、形状、材質、硬度、色彩の複製であるならば同じ記号表現であると認めようとする緩やかなものから、硬

度は不問に付すとか、材質はなんでもよい、などというように「同じ」という認定度合いを高め、その範囲を広げていくことができる。さらには、書かれている文字もローマン体のAではなくてイタリック体のAでもよいとか、小文字のaでもよいし、筆記体のaでもよい、などといった形で緩めていくこともできる。ここでは「A」と「a」では視覚的には明らかに「異なった」ものであるが、記号体系からする記号表現としては「同じ」ものとして扱われるわけである。同様なことは「記号内容」の面についても可能である。赤と白のボールの、その大きさ、形状、材質、硬度、色彩、などの条件がそれらのボールと完全に「同じ」複製である場合から、このうちのどれかの条件を落としていくという方法で対象の範囲を広げていくことができる。

このことを定型取引条件のFOBやCIFに照らして考えてみる。まず記号表現の方であるが、これら2つの記号ともに「インコタームズ」、「米国統一商事法典」、「改正米国貿易定義」などに規定され、C.I.F.は「ワルソーオックスフォード規則」にも規定されている。それらの記号表現は、F.O.B., C.I.F.や、その変型であるf.o.b., c.i.f.などドット付きのものからFOB, CIFや、fob, cifなどドット無しのものまでいろいろと存在している。記号内容の面においてもそれらの意味するところは各々の取り決め（インコタームズの各版を含み）で微妙に異なっている。例えば、厳密に言うと売主の責任区分である「船積み」の実質的な規定や範囲はインコタームズの各版で少しずつ変わってきている（手すりを「越える（pass）」と「越えた（have passed）」の差など）。

記号内容にそのような微妙な変更があったのにもかかわらず、1936年の初刊から1953年の改訂版までのドット付きのF.O.B.とC.I.F.という記号表現も、1980年の改訂版以降現行の2010年版までのドット無しのFOBとCIFという記号表現も、ドットの有無にかかわらず「同じ」ものとして規定され、商人たちもその違いを気にすることなく使用してきている。しかし、それらは本来別々の「異なる」記号であり、異なる内容を表すものである。厳密にいうならば、蔵（2015）の主張する通り、ドット付きのC.&F.やC.I.F.な

どと表記して契約したならば、その貿易条件はインコタームズの1953年版、または C. I. F. 統一国際規則や改正米国貿易定義のコードなどを意味することになる。ちなみに、インコタームズ1980年版以降の各改訂版における FOB (ドットなし) の規定は次の通りである。

- 1980年版 FOB means “Free on Board”. The goods are placed on board a ship by the seller at a port of shipment named in the sales contract. The risk of loss of or damage to the goods is transferred from the seller to the buyer when the goods pass the ship’s rail.
- 1990年版 “Free on Board” means that the seller fulfills his obligation to deliver when the goods have passed over the ship’s rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from the point.
- 2000年版 “Free on Board” means that the seller delivers when the goods pass the ship’s rail at the named port of shipment. This means that the buyer has to bear all costs and risks of loss of or damage to the goods from the point.
- 2010年版 “Free on Board” means that the seller delivers the goods on board the vessel nominated by the buyer at the named port of shipment or procures the goods already so delivered. The risk of loss or damage to the goods passes when the goods are on board the vessel, and the buyer bears all costs from that moment onwards.

上記のように、2010年版においては、船積みにおける売主の責任と費用の限界点が本船の手すりから甲板に変わるという大きな変更が加えられた。それにもかかわらず、FOB という記号は何の変更もなくそのまま据え置かれている。このように、インコタームズのような伝統ある国際規則においても「同じもの」が「異なる記号表現」として使用されたり、「異なるもの」が「同じ記号内容」として扱われたりしているのが実情である。

## 2. インコタームズと改正米国貿易定義

昨今の各国における貿易管理上の規制緩和あるいは規制撤廃などの影響もあり、各地でインコタームズの用語を自分に都合のよいように解釈する商人が出てきている。たとえば、インコタームズの CIF 条件は、Cost, Insurance, and Freight の頭文字をとったものであり、「運賃保険料込み価格」である。ただし、売主の引渡し義務は「売主は、本船の船上に物品を置くか、または、そのように引き渡された物品を調達することによって、物品を引き渡さなければならない（2010年版）」と定められている。売主には輸入港までの運送という義務はない。ところが、この CIF の誤用、すなわち、「我々（輸入者）は CIF 契約で輸入する契約を締結したのであるから、売主は輸入港まで貨物を運送する義務がある」と主張する輸入者がいる。この事例は、インコタームズという一つのコードの存在を知らない商人が存在するという「無知」の問題として考えることができるが、時には似たような2つのコードが存在し、そこから生じる「誤解」の問題として発生することもある。

ある時ジェトロ（日本貿易振興機構）への貿易・投資相談 Q&A に次のような質問が掲載されていた<sup>1)</sup>。「米国との取引条件 FOB についての解釈の違いについて」というもので、「米国の企業と FOB 条件で輸入商談を進めています。米国ではインコタームズとは別の貿易定義が使用されることがあると聞きました。注意点を教 [えてください]」とあった。

その質問に対してジェトロの担当者は次のように答えている。「米国には6種類の FOB 条件が存在します。日本では、貿易条件として、一般に「インコタームズ 2010 (Incoterms 2010)」を使用します。インコタームズで定められている FOB 条件は以下の1種類です。インコタームズ2010の FOB (Free on Board (named port of shipment))：「本船渡し条件」。売主の費用とリスク（危険）負担は、売主が、買主の指定した本船の甲板に貨物を置いた時点で売主から買主に移転します。また、既にそのように引き渡された

---

1) <https://www.jetro.go.jp/world/qa/04A-010926.html> 2016年8月23日検索。

物品を調達されたときに移転します。それに対し、米国では貿易条件として「1941年改正米国貿易定義」が慣用され、その中では6種類のFOB条件が定義され、それぞれ下記のように買主側への費用負担分岐点とリスクの移転時点が異なります。6種のFOB条件の解釈と定義を以下に示します」と述べ、その後6種類のFOBの定義を挙げている。その中5番目のFOB Vessel (named port of shipment) に関しては、「FOB Vessel (named port of shipment) : 「本船渡し条件」この条件がインコタームズ2010のFOBに相当します。ただし、インコタームズ2010のFOBで規定されている「既にそのように引き渡された物品を調達されたときに移転する」旨は含みません」と補足説明している。

しかし、「この条件がインコタームズ2010のFOBに相当します」という説明は、正確ではなく、「1941年改正米国貿易定義」におけるこの条件では、輸出のための手続きや費用の支払いは輸入者の義務である。その他、詳しくいえば、インコタームズのFOBと改正米国貿易定義のF.O.B. Vessel (named port of shipment) では、売主買主双方の責任と義務はかなり異なっている。いずれにしても、上記のケースは、「インコタームズ」と「改正米国貿易定義」という2種類の異なるコードが存在し、その中にFOB (F.O.B.) という同一の記号表現が存在しているために起きる問題であるといえる。

### 3. インコタームズの有契的FOBと無契的FOB

インコタームズの初版である1936年版から2010年の改訂版に至る長い間に合計で5回の改訂と2回の条件追加が行われたが、その74年間にわたり本質的に変わらなかったのがFOB, CFR, CIF条件における売主側の物品引渡し義務の限界点である。表現の微妙な変化はあったが、売主は物品が指定船積港において本船の手すり (ship's rail) を通過する時までの費用並びに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という「費用と危険の移転時期を手すりとする」規定はそのまま据え置かれてきた。この間にFOBの語義のとおり費用と危険はFree on Boardとなる、すなわち「甲板

で (on board) 免れる (free)」という記号表現と、それが指示する手すりという「指示物」との不一致の問題は改訂版の検討の都度何度となく議論されてきた。それにもかかわらず、この問題は毎回の改訂で見送られ、2010年版になってやっと本来の Free on Board (売主の費用と危険の負担義務は物品を着荷させた甲板上で免れる) という語句 (記号表現) と指示対象 (指示物) と実際の売主の義務 (記号内容) が一致することになったのである。

この問題を、先に見てきた「A」という板と「赤いボール」の関係で考えてみよう。池上 (101-102頁) は次のようにいう。「例えば『A』という記号表現で (赤いボール) という指示物が指されるという場合、コードによってそのように両者の対応が想定されているということ以上に、『A』が (赤いボール) を指さねばならぬ特別な理由はない。コードの規定さえ変えれば、『A』が (白いボール) を指しても差し支えないであろうし、逆に (赤いボール) が『A』以外の (例えば、『B』という) 記号表現によって指されても構わないわけである。このようにある記号の記号表現とその記号の適用される指示物との間に何ら特別の (コードによる規定に従っているという以上の) 関連性がない場合、その記号は『無契的』であるという。つまり、そのものはもともとそのような記号によって指されなくてはならない『いわれ』がない、ということである」。

これに対して、ある記号の記号表現とその記号の適用される指示物との間に何らかの特別な (コードによる規定に従っているという以上の) 関連性がある場合、その記号は「有契的」といわれる。単なる板ではなく、「赤い丸形のプラスチックの板」を見せれば、それは (赤いボール) を指し、「白い丸形のプラスチック板」を見せれば (白いボール) を手渡す、というような取り決めがしてあるような場合である。両者には色の上でも形の上でも互いに類似性があるために、その両者が対応させられるのは、コードにそう決められているという以上の自然さがあるということになる。つまり、この場合にはそのものがそのような記号で指示される「いわれ」があるといえる (102頁)。

この「無契的」と「有契的」という考えをインコタームズの FOB (F.O.B. を含む) に照らして考えると、改正米国貿易定義の6つの F.O.B. のうちの5つと1936年版から2000年版に至るインコタームズにおける F.O.B. あるいは FOB は、ある記号の記号表現 (FOB) とその記号の適用される指示物 (引渡し完了点) との間に何らかの特別な (コードによる規格に従っているという以上の) 関連性がないために「無契的 FOB」であるといえる。それに対し、改正米国貿易定義の F.O.B. Vessel とインコタームズ2010年版における FOB は、ある記号の記号表現 (FOB) とその記号の適用される指示物 (Board, 甲板) との間に用語の意味の一致という特別な関連性があるために「有契的 FOB」ということになる。

無契的 FOB に関して言えば、前に紹介した2000年版の冒頭部分には、“Free on Board” means that the seller delivers when the goods pass the ship’s rail at the named port of shipment. とあり、あたかも手すりを超えることが「船積 (to deliver)」の意味であるかのような表現になっているが、これはいささか拡大解釈すぎるのではないかと思う。手すりはあくまでも費用分担と危険負担の限界点に過ぎないはずである。実際に、INCOTERMS 1936 の売主の義務 ((A) Seller must) には次のように規定されている。

2. deliver the goods on board the vessel named by the buyer, at the named port of shipment, in the manner customary at the port, at the date or within the period stipulated, and notify the buyer, without delay, that the goods have been delivered on board the vessel.

とあり、その後の4.項に別記する形で、(Seller must) ...bear all costs and risks of the goods until such time as they shall have effectively passed the ship’s rail at the named port of shipment,.... と規定している。これに関連して、上坂 (1960, 164頁) は「この国際規則 (INCOTERMS1936) は、1953年のウイーン会議で、第2次大戦後の諸情勢に適応するよう改正されたが、この船積解釈にはなんらの修正もなく、まったく同一の解釈が明示されているので、国際売買では、いぜんこの解釈をとるものと了解してよい」と述べている。こ

れに対して椿（2014）は、「飼料・穀物売買の代表的な約款である GAFTA Contract No. 100 (CIF) は、第6条 (Period of Shipment) で、“The Bill(s) of lading to be dated when the goods [are] actually on board.”と定めている。したがって、passing the ship’s rail という表現は、一種のレトリックであって、actually placing the goods on board が船積であると言ってよい」と主張する。

#### IV 商慣行実務と政令から見る取引条件の矛盾

国際商業会議所は、FCA, CPT, CIP というコンテナトレード・タームズを新たに加えた INCOTERMS1990 を発表して以来、これらの新しい定型取引条件を使用するようにと貿易業社や官公庁に勧告し続けている。しかし、世界の貿易実務界では依然として昔のまま FOB, CFR, CIF や F.O.B., C.&F., C.I.F. が多く使用されているのが実情であり、我が国も例外ではない。本節においては、それはなぜなのか、コンテナ船で輸送をしていながら旧条件を使用するとどのようなところに問題が起きるのかを探っていく。

##### 1. 我が国で使用されるトレード・タームズの推移

吉田（2005, 2014）は1990年代から我が国で使用されるトレード・タームズの実態調査を続けてきているが、その調査結果から我が国における輸出入取引には依然として旧条件が使用されていることが分かる。以下の表における1995年の結果は日本荷主協会に所属する我が国の代表的貿易企業約500社が船舶及び航空機による輸出入に使用した3,204件のトレード・タームズの使用実態である。この調査結果は、我が国を代表する総合商社A社が同年に使用した全トレード・タームズ134,803件の結果とほとんど同一であることが判明し、我が国で使用されているトレード・タームズをそのまま反映していることが明らかになった（亀田・小林・八尾 2006, 59頁）。なお、第1表における2002年と2007年実績のアンケート調査対象企業は大阪輸出入協会に所属する企業、そして2012年実績の場合は、大阪市商工会議所貿易部会員企業であり、有効回答率は、それぞれ30.3%, 40.9%, 31.1%であった。



第1表 我が国において使用されるトレード・タームズの推移

	1995年	2002年	2007年	2012年
FOB	38.7%	23.6%	22.5%	20.4%
C&F (CFR)	22.5%	22.0%	20.6%	18.5%
CIF	32.8%	23.5%	22.2%	20.1%
FCA	0.6%	2.3%	2.1%	3.5%
CPT	0.0%	1.7%	1.6%	2.2%
CIP	0.4%	1.7%	2.2%	2.7%

(出典：吉田 (2005, 351頁, 2014, 5頁))

上記の表から明らかなのは全トレード・タームズのうちFOB, CFR (C&F), CIF という旧条件の代表的な3条件が1995年で約95%、それから17年間経過した2012年でも60%近く使用されている事実である。それに対しコンテナ船用の定型取引条件であるFCA, CPT, CIPの使用率は低いままになっている。個品運送の主役がコンテナ船になっている海運業界の現状を考慮すると、この結果は国際商業会議所の期待を大きく裏切るものといえるだろう。調査では、「FOB, CFR CIFの使用理由」も質問しているが、後者3回の調査に共通する上位5回答は以下の通りである（ほぼ同率のため2012年の比率を紹介する）。「従来から使用していて不都合・問題がない（36.3%）」、「取引先からの求めに応じて（29.8%）」、「価格採算の意味で使用している（12%）」、「税関への輸出入申告価格がFOB価格・CIF価格（8.7%）」、「定期在来船を利用している（8.1%）」（吉田 2014, 7頁）。

## 2. 輸出・輸入申告書における価格表示

上記の回答にもあるように、税関による【輸出申告書の書き方】には「FOB価格（本船甲板渡）価格を円建てで記入せよ」（ママ）とあるし、輸出報告書には「申告価格（F.O.B.）」と指定されている。その根拠規定は、関税法施行令第59条の2（申告すべき数量及び価格）であり、その第2項には「第58条第1号に掲げる貨物の価格は、当該貨物の本邦の輸出港における本船甲

板渡し価格とし（後略）」とある。政令により輸出申告は「本船甲板渡し価格」（すなわち FOB）とするように求めているのが実情である。これは、FCA、CPT、CIP などのコンテナトレード・タームズの使用を推進する動きに逆行するものである。

税関としては、輸出申告にあたっては FCA の場合には、それを単純に FOB に読み替えよということなのであろう。実際に多くの輸出者はそのようにしている。しかし、FCA と FOB は売主側の費用と危険負担の限界点において大きく異なる条件であって互換性はない。個品運送においては実際にはすでに100%近くコンテナ化が進んでいるような状況であり、そのような中で FOB を使用することは、輸出者にとりデメリットも多い。

また、輸入申告書の書き方においても「CIF 価格（輸入港までの運賃、保険料込みの価格、つまり輸入港到着価格）を円建てで記入せよ」とあり、CIP で輸入した場合の申告価格はどうすべきか指示されていない。輸入（納税）申告書にも「申告価格（CIF）」の欄があるのみである。この根拠規定は、関税定率法（明治四十三年法律第五十四号）の第四条（課税価格の決定の原則）第一項第一号にある「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（次条及び第四条の第三第二項において「輸入港までの運賃等」という。）」である。この100年も前の古い法律は、「輸入港までの運賃」に加え、それ以降指定仕向地までに発生する運賃その他の費用を含む CIP 条件を想定していない。もし税関が CIP 価格を CIF 価格に読み替えて申告せよ、というのであればそれはおかしいことになる。本来であれば、輸入業者は輸入港到着以降仕向地までに発生する費用分を差し引き、CIF 価格に戻して申告するのが正しいということになる。しかし、実際には商人たちも税関もこのような点には無頓着のようである。

### 3. FOB と FCA の記号論的考察と一提言

前項で見たように実務界のみならず税関など政府機関においても FCA、

CPT, CIP というコンテナトレード・タームズの使用は進んでいない。その反面依然として FOB, CFR, CIF など長い間に使用されてきた定型取引条件が好まれて使用されているのが分かった。そうであるならば、一つの方法として、FOB, CFR, CIF という長年慣れ親しんできた用語をコンテナ用にも活かすことを考えてみてはどうだろうか。すなわち、FCA, CPT, CIP を FOB, CFR, CIF に対比させるのではなく、記号論における「有徴」と「無徴」の考え方を応用して、後者が前者をも包括するという取り決めを規定するのである。

記号論では、father-mother のように2つの項が同じ次元の上で対等の立場で対立するのではなく、man-woman のように一方は対立が中和された項、もう一方は本来予想される対立を保持したままの項がその対立を構成しているとき、前者の項を無徴、後者の項を有徴と呼んでいる。「man も woman もその記号内容の規定に（人間）という特徴を含むという点では共通であるが、man の方はそれ以上に性に関しては（男性）あるいは（女性）という特徴の指定を受ける必要はない。（人間）であることを指定しておけば、適用の際に満たされているべき条件としては十分である。一方 woman の方は（人間）という特徴に加えてさらに（女性）という特徴も指定しておかなくてはならない。man は性に関して「無徴」であり、woman の方は「有徴」というわけである」（池上、117頁）。

このように、FOB, CFR, CIF を無徴、FCA, CPT, CIP を有徴と考え、FOB, CFR, CIF を在来船用にもコンテナ用にも使えるようにしてはどうだろうか。その根拠は、FCA（運送人渡）における引渡し完了ポイントが複数ある点である（INCOTERMS2000 と INCOTERMS2010® では(a)と(b)の2カ所）。これと同じことを FOB にも適用するのである。次のような規定が考えられる。(1) 船舶による輸送用 FOB における運送人への引渡し完了ポイントを運送人の構内と本船上という2点にする、(2) 船舶を利用する売買契約においては FOB, CFR, CIF を使用し、運送人との契約では FCA の場合と同じように、引渡し完了ポイントを指定する、(3) 現行 FCA は自動車や航空

機による輸送用として現状のまま残す。

多くの貿易取引においては、たとえ契約価格が FCA CPT, CIP ではあっても売主は約定品を本船上まで着荷させることが要求されている。その証拠に、信用状取引の場合に要求される船荷証券は「船積港で記載船舶に船積された (shipped on board a named vessel) こと」を示す船積式船荷証券でなければならないし (UCP600 第20条 a 項 ii 号)、支払い条件が D/P や D/A 決済による場合でも契約書にその旨が規定されるのが普通である。従って、またそれゆえに、売主はたとえ FCA CPT, CIP 契約の場合でも、運送人が発行する受取式船荷証券に「積込済の付記 (on board notation) をしてもらわなければならない。買取銀行も同様に「船積完了」を示す船荷証券 (上記の付記により可能) を要求するが、これも買取の担保要件を考えれば当然のことである。コンテナ船利用による契約においても本稿で推奨する新しい FOB, CFR, CIF を使用する根拠の一部はこの点にもある。

## V おわりに

本稿では、「何かが別の何かを表わす」という記号論の基本的命題を縦糸に、定型取引条件の問題点を横糸にして織りこみ、それらを歴史的に俯瞰した。特に記号表現と記号内容の関係を中心に、それらが記号の解釈にどのような影響を及ぼすのかを考察した。研究課題として取り上げた主要な点は、(1) 記号表現と記号内容の「緩み」、(2) 有契約的 FOB と無契約的 FOB、そして (3) 有徴と無徴の FOB, CFR, CIF である。歴史面では、過去から現在に至るインコタームズに規定された定型取引条件のうち FOB と CIF を取り上げ、その記号論的問題点を分析した。後半では、現代の貿易の商慣行実務と政令と各種の取引条件の間に見られる矛盾と乖離を紹介し、改善のための提言をした。

ヴィノグラドフ (Vinogradoff 1914, p.152) はその啓蒙的な書である *Common-Sense in Law* の中で、「子供らしい言葉や動作が幼年期に自然なものであり、かつその特徴であるのと同様に、民衆の慣習が、法制史の初期の段階

において自然なものであり、かつその特徴でもあるとすれば、大人に子供の衣服を着せるのが愚劣であると同様に、進歩した文明を未開の慣習で拘束しようとするのは非常識であろう。すべての進歩的社会は、素朴で伝統的な権利の観念が、より鋭い論理と体系化された学問の前に譲歩しなければならないようになった段階に、必ず到達するものである」と述べている。

何世紀も前に、風力だけを頼りに大海原を航海していた頃に使われていた貿易取引の諸条件を、当時の何百倍もの貨物を、何十倍もの速度で輸送するような現代にそのまま活用することは不合理であることは確かであろう。「新しい酒は新しい革袋に」ということもよく理解できる。しかし、そこに人間的な温かみを大事にしながら古い皮袋も活用し、新時代にふさわしい貿易取引条件を考えていくことも大事ではないだろうか。

(筆者は同志社大学名誉教授)

#### 参考文献

- INCOTERMS 1980 (1980), ICC Publication No.350, ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- INCOTERMS 1990 (1990), ICC Publication No.460, ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- INCOTERMS 2000 (2000), ICC Publication No.560, ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- INCOTERMS® 2010 (2010), ICC Publication No.715E, ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- INTERNATIONAL RULES FOR THE INTERPRETATION OF TRADE TERMS 1953 as APPENDIX in Torao, S. (1970), *Principles of International Sale of Goods*, Ikubunsha.
- Morris, C.W. (1938), "Foundations of the Theory of Signs," in *Foundations of the Unity of Science*, Vol. 1, University of Chicago Press. 内田種臣・小林昭世訳 (1988)『記号理論の基礎』, 勁草書房.
- Ramberg, J. (1991), *Guide to Incoterms 1990*. ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- REVISED AMERICAN FOREIGN TRADE DEFINITIONS-1941 as APPENDIX A in Rosenthal, M.S. (1950), *TECHNIQUES OF INTERNATIONAL TRADE: Revision of TECHNICAL PROCEDURE IN EXPORTING AND IMPORTING*, McGRAW-HILL BOOK COMPANY, INC.

- Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 2007 Revision (2007), ICC Publication No. 600, ICC PUBLISHING SA, International Chamber of Commerce.
- Vinogradoff, P. (1914), *Common-Sense in Law*, Williams and Norgate. 末延三次・伊藤正己 訳 (1972) 『法における常識』, 岩波書店.
- 朝岡良平 (1976) 『わが国の貿易刊行とトレード・タームズ』 (社) 国際商事仲裁協会.
- 有馬道子 (2015) 『日英語と文化の記号論』 開拓社.
- 池上嘉彦 (1992) 『記号論への招待』 岩波書店.
- 亀田尚己・小林 晃・八尾 晃 (2006) 『国際商取引入門 [第2版]』 文眞堂.
- 蔵 和弥 (2015) 「外為・貿易実務トピックス」 *Global Angle* 2015. 1. No. 106, 34頁.
- 上坂西三 (1960) 『貿易契約』 東洋経済新報社.
- (1959) 『貿易慣習』 東洋経済新報社.
- 中村 弘 (1983) 『貿易契約の基礎』 東洋経済新報社.
- 佐藤信夫 (1993) 『レトリックの記号論』 講談社.
- 椿 弘次 (2014) 「貿易の実務と理論 (3)」 *JASTPRO* No. 434, 2014-11, 3頁.
- 安岡章太郎 (1996) 「私の履歴書」 『日本経済新聞』 5月12日朝刊.
- 米盛裕二 (1981) 『パースの記号学』 勁草書房.
- 吉田友之 (2005) 『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.
- (2014) 「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51号、5頁.