

自国保険主義と貿易条件の選択 —バングラデシュ発買い案件を中心に—

杉山 晴 信

1. はじめに

ほとんどの国際物品売買取引の交渉過程において、売買当事者はいわゆるインコタームズ®(Incoterms®)で定型化された、いずれかの貿易条件(trade terms)を選択する。¹⁾そして、ひとたび特定の貿易条件を契約条件として採用すれば、当該売買契約において、各当事者の手続き義務、費用負担の範囲、危険負担の分岐点²⁾などが自動的に規定され、両当事者を拘束する。それゆえ、契約交渉に際して、貿易条件の選択は売買当事者にとって非常に重要な検討事項といえる。すなわち、売主、買主ともに、コストの削減やリスクの回避といった観点から、可能なかぎり自社に有利な貿易条件を選択することを志向する。しかしながら、貿易条件の選択が売買当事者の自由な意思に任せられない場合も実際にはある。たとえば、誤用問題としてしばしば指摘されるように、コンテナ船や航空機など、運送手段への積込み前に運送人(carrier)に引渡すタイプの運

1) インコタームズ®の最新版である2010年版(Incoterms®2010, 2011年1月1日発効)から、従来の「条件(terms)」に代わって「規則(rules)」という語が使われることになった。田口は下記の論文で、「規則」というと個別の条件ではなく、インコタームズの全体像を指すかのような印象を与えてしまうと述べているが、筆者もまったく同感であり、本稿では一貫してFOB, CFR, CIF等を「貿易条件(trade terms)」とよぶことにする。

田口尚志(2012):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, pp.991-1021

2) Incoterms®2010では、危険負担の分岐点、すなわち、どこで物品の滅失または損傷の危険が売主から買主に移転するか(where the risk of loss of or damage to the goods passes from the seller to the buyer)を示すために、「引渡し(delivery)」という概念が用いられている。

送形態には、伝統的な貿易条件である FOB, CFR, CIF を使用することができない。これらの貿易条件は、いわゆる在来船 (conventional vessels) 専用の貿易条件とされているからである。³⁾

ところで、売買当事国の法制や制度によっても、貿易条件の選択が制限される場合がある。その典型は、外貨事情が厳しい開発途上国によくみられる自国保険主義であろう。自国保険主義とは、保険料として外貨が海外に流出するのを抑制するため、保険の付保先を自国の保険会社に指定する法制、制度などをいうとされているが⁴⁾、端的にいえば、売買当事者に外航貨物海上保険付保規制 (restrictive measures in the field of marine insurance) を課すことである。

筆者は、ここ数年、JETRO (日本貿易振興機構) の引き合い案件データベース (Trade Tie-up Promotion Program; 以下, TPPP) に日々登録される売買案件を記録し、そこに選択 (使用) されている貿易条件の状況を考察した結果を発表してきたが⁵⁾、登録国が自国保険主義 (外航貨物海上保険付保規制) を採用している可能性をまったく考慮してこなかった。そこで、本稿では、まず、特定時点において外航貨物海上保険付保規制を実施していた国 (以下, 自国保険主義採用国) の内訳および具体的な施策を紹介した後、ささやかな試みではあるが、現在においても自国保険主義を採用しているとされるバングラデシュ発の買い案件に焦点を当てて考察し、はたして同国の自国保険主義的施策が、売買案件における貿易条件の選択にどのように反映されているのかを検討する。

3) Incotems[®]2010は、適用運送手段によって、いかなる単数または複数の運送手段 (any mode or modes of transport) にも適した7つの貿易条件 (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) と、海上および内陸水路運送 (sea and inland waterway transport) に適した4つの貿易条件 (FAS, FOB, CFR, CIF) の2つのクラスに分類している。

4) 日本興亜損害保険株式会社のホームページの「貨物用語集」(下記 URL, 2013年11月16日閲覧) http://www.nipponkoa.co.jp/catalogue/marine_dic/j_s.htm

5) 杉山晴信 (2010); 引き合い案件データベースで使用される貿易条件の実態調査 - “Trade Tie-up Promotion Program” (TPPP) の案件分析を通じて -, 獨協大学英語研究第66号, pp.1-26

杉山晴信 (2011); 対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況 - “TPPP” 登録案件で使用される海上条件とコンテナ取引条件を中心に -, 獨協大学英語研究第68号, pp.1-32

2. 自国保険主義採用国の実態

2.1. 自国保険主義採用国の動向

前述したように、自国保険主義採用国は開発途上国に多く、その実態を正確に把握することは非常に難しいとされている。たとえば、永野（2005）の指摘によれば、法があっても、実際には機能していない場合や、逆に法が存在しないにも拘らず、仕向先国以外では付保できない場合もあるという。⁶⁾これを要するに、自国保険主義採用国の状況は非常に不安定かつ流動的であるといえる。しかしながら、筆者は、自国保険主義採用国の実態を理解するための当面の資料として、2003年8月時点、2006年9月時点および2008年8月時点における国際海上保険連合（International Union of Marine Insurance; IUMI）の外航貨物海上保険付保規制国リスト（List of Countries with Restrictive Measures in the Field of Marine Insurance）をインターネット上から入手した。⁷⁾すでに現在までに5年～10年を経過し、資料としてはやや古いですが、後述のように有益な情報を得ることができた。

まず、各時点における外航貨物海上保険付保規制国リスト（以下、リスト）に掲載されている国の数は、2003年時点が53か国であったのに対し、2006年9月時点と2008年8月時点は61か国であった。筆者は、今ただちに現在の自国保険主義採用国の正確な数を調べることができないが、少なくとも現在からわずか5年前に、世界の約3割もの国が何らかの自国保険主義採用国であったという

6) 永野靖夫（2005）：輸出のすすめ方（PDF版），p.6，（下記URL，2013年11月17閲覧）<http://members.jcom.home.ne.jp/ynagano/genkou08m29-2005.pdf>

7) 各リストの入手先（機関名およびURL）は以下の通りである（いずれも2012年12月27日および2013年11月11日閲覧）。

2003年8月時点のリスト：

ACE Group（チューリッヒに拠点を置く総合的な損害保険グループ）

http://www.ace-marine-baracuda.com/Uploads/FileGallery/France%20documentation/Abridg_List2003.pdf

2006年9月時点のリスト：

AVIVA Plc.（ロンドンに本社を置く保険会社）

<http://broker.aviva.co.uk/document-library/files/re/restrctive-legislation-list.pdf>

2008年8月時点のリスト：

American Institute of Marine Underwriters（米国海上保険協会；AIMU）

<http://aimu.org/images/CargoRestrictions2008.pdf>

事実を初めて知った。

2.2. 自国保険主義採用国の具体的な施策

また、各リストは、自国保険主義採用国の具体的な施策を紹介している。2003年時点と2006年9月時点のリストでは、掲載国ごとに、採用している施策を以下6種類に分類して該当番号で表示し、これらの施策に該当しない場合は、備考欄 (Remarks) にその旨の説明を施している。⁸⁾

1. 売主による輸出貨物の海外付保禁止
(Forbidden for the seller to insure exports abroad)
2. 買主による輸入貨物の海外付保禁止
(Forbidden for the buyer to insure imports abroad)
3. 売主による FOB 条件での輸出禁止
(Forbidden for the seller to export on a FOB basis)
4. 買主による CIF 条件での輸入禁止
(Forbidden for the buyer to import on a CIF basis)
5. 特別な課税等による制限、税制上の優遇措置
(Special taxes and extra charges, tax incentives)
6. 通貨制限 (Currency restrictions)

一方、2008年8月時点のリストでは、施策の分類方法が以前のリストから変更され、以下のように5種類に分けられている。

1. 輸出貨物の国内付保義務 (Local Insurance Compulsory for Exports)
2. 輸入貨物の国内付保義務 (Local Insurance Compulsory for Imports)
3. 輸出貨物および輸入貨物の国内付保義務 (Local Insurance Compulsory for Exports and Imports)
4. 税制上の優遇措置 (Tax Incentive)

8) たとえば、スリランカは2003年時点と2006年9月時点の両リストの掲載国であり、その施策は、施策1～施策6のいずれにも該当しない。リストの備考欄で、「輸出貨物、輸入貨物ともに国内付保を義務づけていないが、例外として、特定の種類の衣類はスリランカ国内で付保しなければならない」(There is no obligatory requirement for either imports and exports to be insured locally with the exception of certain categories of garment shipments, which must be insured in Sri Lanka.)と説明されている。

5. その他の規制 (Other Barriers)⁹⁾

ここで、2003年8月時点と2006年9月時点のリストにおける施策1および施策3は輸出サイドへの規制であり、2008年8月時点のリストにおける施策1に相当するのに対し、同様に前者の施策2および施策4は輸入サイドへの規制であり、後者の施策2に相当する。したがって、後者の施策3は、前者の施策1～施策4をすべて包含し、輸出、輸入の両サイドに規制を加える施策であることを確認しておきたい。

そのうえで、筆者は、各リストを参考に、リスト掲載国の中で各々の施策をどのくらいの国が採用しているかを集計してみた。表1と表2にその結果を示す。

2.3. 自国保険主義採用国の施策の傾向

表1および表2から明らかのように、自国保険主義採用国の施策は輸入サイド

表1. 自国保険主義採用国の施策 (その1)

具体的な施策	2003年8月時点 リスト掲載国53か国		2006年9月時点 リスト掲載国61か国	
	該当国数	百分比 (%)	該当国数	百分比 (%)
1. 売主による輸出貨物の海外付保禁止	11	20.8	13	21.3
2. 買主による輸入貨物の海外付保禁止	46	86.8	44	72.1
3. 売主によるFOB条件での輸出禁止	11	20.8	12	19.7
4. 買主によるCIF条件での輸入禁止	45	84.9	43	70.5
5. 特別な課税等による制限, 税制上の 優遇措置	4	7.5	9	14.8
6. 通貨制限	3	5.7	3	4.9
7. 上記以外	2	3.8	7	11.5

出所：国際海上保険連合による外航貨物海上保険付保規制国リスト(2003年8月時点と2006年9月時点)から筆者が集計・作表

9) スリランカは2008年8月時点のリストでも掲載国であり、脚注8)の施策は、当該時点のリストでは施策5の「その他の規制 (Other Barriers)」に分類されている。

表2. 自国保険主義採用国の施策（その2）

具体的な施策	2008年8月時点 リスト掲載国61か国	
	該当国数	百分比 (%)
1. 輸出貨物の国内付保義務	4	6.6
2. 輸入貨物の国内付保義務	36	59.0
3. 輸出貨物および輸入貨物の国内付保義務	10	16.4
4. 税制上の優遇措置	2	3.3
5. その他の規制	9	14.8

出所：国際海上保険連合による外航貨物海上保険付保規制国リスト（2008年8月時点）から筆者が集計・作表

を規制する方向に大きく傾斜している。すなわち、2003年8月時点では、施策2および施策4を採用する国が、それぞれ53か国中46か国（86.8%）と45か国（84.9%）あり、実際には掲載国の大部分が施策2と施策4を同時に採用していることになる。2006年9月時点では、施策5が増加した分、相対的に輸入サイドの施策は減少したが、それでも施策2および施策4を採用する国が、それぞれ61か国中44か国（72.1%）と43か国（70.5%）あり、リスト掲載国の7割以上が施策2と施策4を同時に採用している。また、2008年8月時点（表2）では、リスト掲載国61か国中、施策2と施策3を合計した46か国（75.4%）が輸入サイドを規制していることがわかる。ちなみに、輸出、輸入の両サイドを規制する施策を採用する国、すなわち表1における施策1～施策4を同時に採用している国は、2003年8月時点で53か国中9か国（16.7%）、2006年時点で61か国中8か国（13.1%）あり、表2では施策3を採用している国が61か国中10か国（16.4%）ある。このような規制の強い国は、ウガンダ、ブルンジ、カボベルデなど、アフリカの国が多くを占めている。

なお、輸出サイドのみを規制する国は非常に少ない。すなわち、表1における施策1と施策3を同時に採用している国は、2003年8月時点で53か国中リベリアとパプアニューギニアの2か国のみ（3.7%）、2006年時点で61か国中リベリア、パプアニューギニアおよびグルジアの3か国（4.9%）であった。また、表2において施策1を採用している国（61か国中4か国、6.6%）は、パプアニュー

ギニア、グルジア、グアテマラおよびヨルダンである。

以上、本節では、少なくとも5年前までの自国保険主義採用国の実態を鳥瞰した。開発途上国を中心に、特に輸入サイドを規制する施策を採用していることが明らかになった。

3. バングラデシュ発買い案件における貿易条件の選択の状況

3.1. バングラデシュが採用する自国保険主義的施策

前述のように、筆者は、ここ数年にわたって、JETROのTPPPに日々登録される売買案件を記録してきたが、登録国が自国保険主義採用国である可能性は視野に入れてこなかった。また、2.1.でも指摘したように、自国保険主義採用国の状況はきわめて不安定かつ流動的であるから、正確で信頼できる最新のデータを入手することは非常に困難である。¹⁰⁾そこで、筆者は、現在JETROが提供している「海外ビジネス情報」の中で、自国保険主義が採用され、商業省(Ministry of Commerce)の事前承認を得ずにCIFベースでの輸入は認められないとされているバングラデシュに注目した。¹¹⁾バングラデシュ(The People's Republic of Bangladesh)は、2003年8月時点のリストと2006年9月時点のリストにおいて施策2と施策4を同時に採用する国として掲載され、さらに2008年8月時点のリストにおいても施策2を採用する国として掲載されていた。つまり、少なくとも2003年8月から現在にいたるまで一貫して輸入サイドに規制を加える、典型的なパターンの自国保険主義採用国であるといえよう。

筆者は、TPPPに登録されているバングラデシュ発の買い案件(offers to buy)の中で、どのような貿易条件が選択されているかを調査してみた。次項以降で、筆者の考察を加えながら、その結果を報告する。

3.2. バングラデシュ発買い案件のTPPPへの登録状況

TPPPに登録される売買案件は、圧倒的に売り案件(offers to sell)が多く、買い案件との比率は全体で約4対1である(筆者, 2010)。また、バングラデシュ

10) 永野は、脚注6)の著書のp.7で、自国保険主義には流動的な側面があるので、(売主は)買主と保険会社に連絡をとり、実態を見極めて貿易条件を決めた方がよいと述べている。

11) JETROの「国・地域別情報(為替管理制度, バングラデシュ)」(下記URL, 2012年12月14日および2013年11月16日閲覧) http://jetro.go.jp/world/asia/bd/trade_04

は決して案件の登録件数が多い国ではないので、同国発の買い案件となるとさらに少ない。¹²⁾ ちなみに、本稿執筆時点において、最新のバングラデシュ発買い案件（案件番号 1141800）が登録されたのは2013年11月18日であり、当該案件を含めても2013年に登録された同国発の買い案件は4件しかない。¹³⁾

そこで、筆者は、これまでバングラデシュを登録国とする買い案件が新たに登録されるたびに、TTPPの「こだわり検索」(Power Search)の機能を使用して、過年度に登録された同国発の買い案件を検索してきた。その結果、もっとも古い2004年4月14日登録の案件（案件番号 1037633）から上記の最新案件にいたるまで、全部で23件の買い案件を記録することができた。さらに、これらを1件ずつチェックし、選択（指定）された貿易条件、案件の内容 (features & characteristics)、および相手の交流希望地 (target country/area) を調査したところ、以下の事実を把握した。

- ① 選択された貿易条件は、23件中CIFが10件、CFRが10件、FCAが1件であり、貿易条件を指定していない案件は2件あった。¹⁴⁾
- ② 案件の内容は、23件中、半数に近い11件が中古品であった。¹⁵⁾
- ③ 相手の交流希望地は、日本が18件、全世界が3件、その他が2件であった。¹⁶⁾

3.3. バングラデシュ発買い案件における貿易条件の選択

前述したように、バングラデシュは2003年8月時点、2006年9月時点および2008年8月時点における国際海上保険連合のリストにおいて輸入サイドに規制

-
- 12) 筆者が前掲論文（2010）を発表した時点では、売り案件の登録は圧倒的に中国と日本が多く、韓国、インド、台湾、香港がそれに続いていた。また、買い案件の多い登録国／地域としては、日本、香港、韓国が上位3位を占めていた。
 - 13) 本稿執筆時点で2013年に登録されたバングラデシュ発買い案件は以下の4件である。

登録日	案件番号	内容	交流希望地	貿易条件
4月4日	1138500	中古エンジン	日本	CIF
4月12日	1138653	中古衣類	日本	CIF
6月13日	1139779	紡績機用ボトムローラーベアリング	全世界	指定なし
11月18日	1141800	LPガス	全世界	CFR

自国保険主義と貿易条件の選択

を加える自国保険主義採用国として掲載され、かつ、JETROが提供する情報によれば、現在もCIFベースでの輸入は認められないとされている。それゆえ、同国の自国保険主義的施策が反映されているとすれば、原則として、買い案件を登録する際に、売主に付保義務のない貿易条件、すなわち在来船の場合はFOBまたはCFR、それ以外の運送手段の場合はFCAまたはCPTが選択されるはずである。しかるに、上記①のように、TPPPに登録された買い案件23件中、10件（43.5%）もの案件がCIFを選択している。無論、TPPPでCIFを選択したからといって、実際の取引をCIFベースで履行するとはかぎらないし、前述のように同国商業省の事前承認を得ればCIFベースの輸入も可能である。また、逆に言えば、CFRを選択した10件およびFCAを選択した1件の計11件の買い案件は、輸入サイドを規制する自国保険主義的施策に整合している。ちなみに、貿易分野の泰斗である石田は、少なくとも1977年の時点で、C. & F.（現在のCFR）は国際収支の悪い発展途上国が、海上保険は自国の保険会社を利用して、保険料の対外支払いを節約する条件であるとまで述べている。¹⁷⁾

バングラデシュ発買い案件23件中、CIFを選択した10件の案件が同国の自国保険主義的施策に違背しているのかどうかは、買い案件自体の件数も少ないことに加え、登録者の真意を確認する手段をもたない筆者にとって、ただちに判断することができない。そこで、何らかの手がかりを見つけられないかと、取り敢えず案件の内容と貿易条件との間、および相手の交流希望地と貿易条件との間の相関について調べてみた。

-
- 14) 実を言えば、これらの買い案件の中で、少なくともCIFとCFRを指定したそれぞれ10件のうちの2件ずつ、すなわち計4件は貿易条件の選択を誤っている。当該4件の買い案件では、最小受発注量（minimum order quantity）の欄にコンテナ数量（20ft. container, 40ft. containerなど）が記載されており、明らかにコンテナ輸送を前提とした案件であるから、正しくはCIPないしCPTを選択しなければならない。他の案件の中にも、最小受発注量の数量からみてコンテナ輸送の適用となるものが多いが、在来船による分割積み（partial shipment）の可能性も完全には否定できないので、敢えて調整せず登録どおりの貿易条件として扱った。
 - 15) 中古品の内訳は、脚注13）の表にも一部みられるように、中古車、中古建設機械、中古エンジン、中古印刷機、中古織り機、中古衣類などである。
 - 16) 「その他」の2件は、相手の交流希望地として、それぞれ特定の複数国を同時に指定している買い案件である。
 - 17) 石田貞夫（1977）；貿易の実務（28版）、日本経済新聞社、p.43

3.4. 案件の内容と貿易条件の相関

まず、3.2.の②で記したように、バングラデシュ発買い案件23件中、11件(47.8%)の案件の内容が中古品 (used articles) である。一般に、中古品の輸入には各種の規制があるので¹⁸⁾、貿易条件の選択との間に特殊な相関がみられるかもしれないと思い、案件の内容を「中古品」と「その他」に二分して、貿易条件との間でクロス集計を行った。その結果を表3に示す。

「中古品」, 「その他」ともに、CIFとCFRが5件ずつ同数であり、統計的な検定を行うまでもなく、貿易条件の選択との間に特別有意な相関は認められなかった。

3.5. 相手の交流希望地と貿易条件の相関

次に、3.2.の③で記したように、バングラデシュ発買い案件23件中、日本を交流希望地に指定した案件が18件(78.3%)と圧倒的に多く、全世界が3件(13.0%), その他が2件(8.7%)あった。これらの交流希望地を貿易条件との間でクロス集計したところ、表4の結果を得た。

筆者は、以前の調査(2010, 2011)において、買い案件では相対的にCFRやCIFが増加する傾向があることを指摘し、その理由を、積出地(=相手の交流希望地)が特定され、仕向地(=案件の登録国/地域)との距離、運送手段、航路などが判明している案件が多いため、価格の構成要素に運賃や保険料を含むこれら2つの貿易条件が選択される傾向があるからではないかと推定した。¹⁹⁾ 表4

18) たとえば、バングラデシュに中古現物投資設備を輸出する場合、輸入通関時に、検査機関が発行する「残存耐用年数を10年以上有している内容の証明書」(寿命証明書, Life Span Certificate)を船荷証券 (bill of lading; B/L) とともに提出しなければならない。詳細は当該証明業務を行っている一般社団法人日本海事検定協会の「バングラデシュ向中古機械船積前検査内容についてのご案内」(下記URL, 2013年11月23日閲覧)を参照のこと。<http://www.nkkk.or.jp/customer/menu.attach/41.pdf>

また、JETROの「貿易・投資Q&A(中古機械の船積前検査, バングラデシュ向け輸出)」(下記URL, 2013年11月19日閲覧)には、バングラデシュ向け輸出に際して、船積前検査 (pre-shipment inspection; PSI) が義務付けられている品目が列挙されているが、中古発電機, 中古発電装置, 中古エンジン, 廃船などが対象貨物である。<http://www.jetro.go.jp/world/asia/bd/qa/01/04A-000962>

自国保険主義と貿易条件の選択

表3. バングラデシュ発買い案件における案件の内容と貿易条件のクロス集計

		案件の内容		
		中古品	その他	計
貿易条件	CIF	5	5	10
	CFR	5	5	10
	FCA	1	0	1
	指定なし	0	2	2
	計	11	12	23

出所：TPPPの「こだわり検索」（最終検索日2013年11月18日）を利用し、筆者が集計・作表

表4. バングラデシュ発買い案件における交流希望地と貿易条件のクロス集計

		相手の交流希望地			
		日本	全世界	その他	計
貿易条件	CIF	9	0	1	10
	CFR	7	2	1	10
	FCA	1	0	0	1
	指定なし	1	1	0	2
	計	18	3	2	23

出所：TPPPの「こだわり検索」（最終検索日2013年11月18日）を利用し、筆者が集計・作表

- 19) 反対に、売り案件では登録国／地域の地場産品 (local products) の購入者を全世界に求める傾向が多く、仕向地 (destination) が特定されていない案件が多いため、価格の構成要素に運賃や保険料を含まないFOBが選択される案件が多い。詳しくは、脚注5) に掲げた筆者の2本の論文を参照されたい。なお、筆者が2012年にTPPPに登録されたバングラデシュ発売り案件34件（登録期間：2012年1月4日～2012年12月28日の平日）を調査したところ、FOBは24件（70.6%）、EXW, CFR, CIFがそれぞれ1件ずつ（各2.9%）、指定なしが7件（20.6%）であり、さらに相手の交流希望地と貿易条件をクロス集計したところ、全世界を交流希望地に指定した案件が34件中28件（82.4%）を占め、そのうちの20件がFOBを選択していた。売り案件の内容としては、同国の主要輸出品目である既製服、皮革および皮革製品、ジュートおよびジュート製品などが多くみられた。

においても、日本という特定の1国を交流希望地に指定した18件の買い案件のうち、CIFが半数の9件、CFRがそれに近い7件あったという状況は、上記の筆者の推定に符合する。ちなみに、相手の交流希望地を「その他」に分類した2件の買い案件は、それぞれ複数の特定国を交流希望地に指定しているが、やはりCFRとCIFをそれぞれ選択している。

3.6. バングラデシュ発買い案件にCIFが選択された理由の推測

以上みてきたように、TTPPに登録されたバングラデシュ発買い案件23件のうち、18件が相手の交流希望地として日本を指定し、かつ、その半数の9件が貿易条件としてCIFを選択した。また、相手の交流希望地として、日本以外の複数の特定国を指定した2件の買い案件のうち1件も、CIFを選択している。すでに、案件の内容が中古品であることと貿易条件との間に有意な相関がないことは明らかなので（上記3.4.参照）、これら10件の買い案件の登録者がCIFを選択した理由を筆者なりに推測してみたい。

まず、あくまでもバングラデシュ商業省の事前承認を得ることを前提に、CIFベースの輸入を計画している場合が考えられる。登録者の真意がそこにあるとすれば、CFRを選択した10件およびFCAを選択した1件ともあわせて、同国の自国保険主義的施策に整合していることになる。

次に、第二の可能性として、バングラデシュでの陸揚げ費用や関税（輸入関税）などを見積るために、買い案件の登録者があらかじめCIF価格を認識しておく必要がある場合が考えられる。すなわち、買い案件に対する取引相手（売主）の候補が見つかった際、相手にCIF価格を提示させ、これを基準にして同国への陸揚げ後の採算を検討した後、実際の契約および履行はCFRベースまたはFOBベースに改めるというケースが想定できる。

JETROが提供している「国・地域別情報」(J-FILE)によると、バングラデシュの輸入関税は、下の表5に示すように、非常に複雑な体系になっている。²⁰⁾ また、表5の6税目がすべて課税され、商品輸入価格（CFR価格）を100とした場合を仮定して、課税方法の参考例をJETROが提示しているが、それを参考に筆者が若干の変更を加え、作表した表6を下に掲げる。²¹⁾

20) JETROの「国・地域別情報（関税制度，バングラデシュ）」（下記URL，2013年11月23日閲覧）http://jetro.go.jp/world/asia/bd/trade_03

自国保険主義と貿易条件の選択

表6から明らかなように、一連の輸入関税を課税するベースとなる価格（課税ベース価格、表中の記号E）は、CIF価格（記号C）およびCIF価格から算出した陸揚げ費用（記号D）の合計額である。換言すれば、CIF価格から陸揚げ費用と輸入関税が算出され、最終的に陸揚げ価格（総合計、記号L）に到達することになる。したがって、陸揚げ後の輸入採算を検討するためには、CFR価格に保険料（insurance premium）を加えたCIF価格を把握することが不可欠である。そこで、買い案件の登録者自身が保険料を算出する場合は貿易条件としてCFRを選択し、採算の検討資料として保険料を相手（売主）に算出させようとする場合は、案件登録時にCIFを選択するのではなからうか。²²⁾ 無論、後者の場

表5. バングラデシュの関税体系

輸入関税の税目	税率
1. 一般関税 (Custom Duty; 略号CD)	0%, 3%, 5%, 12%, 25%の5段階。一部の地場産業保護対象品目には150%～4,000%が適用される。
2. 調整税 (Regulatory Duty; 略号RD)	5%に固定。非課税品目あり。
3. 補足税 (Supplementary Duty; 略号SD)	20%～500%。地場産業保護対象品目は高税率。
4. 付加価値税 (Value Added Tax; 略号VAT)	15%に固定。非課税品目あり。
5. 前払い所得税 (Advanced Income Tax; 略号AIT)	5%に固定。非課税品目あり。
6. 前払い貿易付加価値税 (Advanced Trade VAT; 略号ATV)	3%に固定。非課税品目あり。但し、ATVが適用される場合、3%の税率とは別に付加価値率20%が加わる。

出所：JETROの「国・地域別情報（関税制度、バングラデシュ）」を参考に筆者が作表

- 21) 脚注20) による情報およびJETROの「貿易・投資Q&A（自動車部品の現地輸入規則および留意点、バングラデシュ向け輸出）」（下記URL、2013年11月23日閲覧）を参考にした。<http://www.jetro.go.jp/world/asia/bd/qa/01/04A-031204>
- 22) 買い案件の登録者が貿易条件としてFOBを選択した場合は、保険料だけでなく海上運賃（ocean freight）も自ら算出しなければならない。これを要するに、買い案件の登録者（買主）が外航貨物海上保険や国際海上運送の実務に精通していなければ、CFRやFOBよりCIFを選択したほうが業務効率化の点に関してはメリットがあるといえる。

表6. バングラデシュにおける輸入関税の課税方法の参考例

算出項目	仮定条件	算出過程
A: CFR 価格 (=商品輸入価格)	100	100.00 …A
B: 保険料	1%	$A \times 0.01 = 100.00 \times 0.01 = 1.00$ …B
C: CIF 価格	(A+B)	$A+B = 100.00 + 1.00 = 101.00$ …C
D: 陸揚げ費用	1%	$C \times 0.01 = 101.00 \times 0.01 = 1.01$ …D
E: 課税ベース価格	(C+D)	$C+D = 101.00 + 1.01 = 102.01$ …E
F: 一般関税	25%	$E \times 0.25 = 102.01 \times 0.25 = 25.50$ …F
G: 調整税	5%	$E \times 0.05 = 102.01 \times 0.05 = 5.10$ …G
H: 補足税	50%	$(E+F+G) \times 0.5$ $= (102.01 + 25.50 + 5.10) \times 0.5 = 66.31$ …H
I: 付加価値税	15%	$(E+F+G+H) \times 0.15$ $= (102.01 + 25.50 + 5.10 + 66.31) \times 0.15$ $= 29.84$ …I
J: 前払い所得税	5%	$E \times 0.05 = 102.01 \times 0.05 = 5.10$ …J
K: 前払い貿易付加価値税	3%, および 付加価値率 20%	$(E+F+G+H) \times 1.20 \times 0.03$ $= (102.01 + 25.50 + 5.10 + 66.31) \times 0.036$ $= 7.16$ …K
L: 陸揚げ価格 (総合計)	(E~Kの合計)	$E+F+G+H+I+J+K$ $= 102.01 + 25.50 + 5.10 + 66.31 + 29.84$ $+ 5.10 + 7.16 = 241.02$ …L

出所: JETRO 提供の参考例に筆者が若干の変更を加えて作表

合, 相手に CIF 価格を提示させたとしても, 実際の売買契約は CFR ないし FOB で締結して取引を履行することになる。

最後に, ごく少数の事例にとどまるであろうが, 案件登録者がインコタームズ®をよく知らず, 貿易条件自体を正確に理解していないケースが考えられる。JETRO は, TPP に登録される情報の内容を審査しないので, 案件に盛り込まれた情報は登録者の意思や状況を直接に反映している。たとえば, 本稿の冒頭でも述べたように, 運送手段としてコンテナ船や航空機を使用する場合, 本来は在来船専用の貿易条件である FOB, CFR, CIF を適用することができないに

もかわらず、コンテナ運送を前提とした取引数量が提示されている売買案件（コンテナ数量案件）にまでもこれらの貿易条件が選択されているケースが実に多い。²³⁾ また、極端な事例では、決済条件（payment terms）の欄にFOBやCIFなどの貿易条件を記載しているような案件さえ散見される。²⁴⁾ それゆえ、すべての案件登録者が、個々の貿易条件ごとに、適用可能な運送手段、価格の構成要素、売買当事者の手続き義務、危険負担の分岐点などを熟知して選択しているとはかぎらない。おそらく、一定数の案件登録者は、貿易条件の意味するところを詳しく知らず、恣意的に特定の貿易条件を選択している可能性があることを否定できない。

4. おわりに

以上、本稿では、過去の3時点における自国保険主義採用国のリストから、開発途上国を中心に、特に輸入サイドを規制する施策（買主による輸入貨物の海外付保禁止、買主によるCIF条件での輸入禁止、輸入貨物の国内付保義務）を採用する国が多い実態を明らかにした。さらに、自国保険主義採用国であるバングラデシュからJETROのTPPPに登録された買い案件23件のうち10件もの案件が、同国の施策が基本的に禁じているCIFを貿易条件として選択している事実を示し、その理由を推測した。繰り返せば、第一に同国商業省の事前承認を得ることを前提としてCIFを選択した可能性、第二に輸入採算を検討するための便宜として案件段階でCIFを選択した可能性、第三に登録者が貿易条件をよく理解しておらず恣意的にCIFを選択した可能性を筆者は挙げた。無論、登録者の真意を実際に確認しないかぎり、上記の3つの可能性の中に正解があるのか、それとも、いずれにも該当しない理由が他にあるのか、決して解明することはできない。まさに隔靴搔痒の感を禁じ得ない。

ともあれ、前述したように、自国保険主義採用国の実態を正確に調査するこ

23) 筆者が前掲論文（2010）で206件のコンテナ数量案件全体（売り案件と買い案件の合計）における貿易条件の使用状況を調査したところ、在来船専用条件のFOBが83件（40.3%）、CFRが40件（19.4%）、CIFが32件（15.5%）あった。なお、貿易条件を指定していない31件の案件を母数に含めない場合のFOB、CFR、CIFの比率は、それぞれ47.4%、22.9%、18.3%であった。

24) 無論、決済条件の欄には“L/C at sight”、“T/T in advance”などが記載されなければならない。

とは断じて容易ではなく、いきおい売買案件における貿易条件の選択に登録国の自国保険主義的施策がいかに反映されているかを把握することは至難である。しかしながら、本稿を契機として、筆者は今後もこのテーマを是非追究していきたいと考えている。そのためにも可能なかぎり正確な情報を収集すべく鋭意努力する所存である。(2013年11月25日脱稿)

参考文献 (脚注に記したものは除く)

Bangladesh Commerce (Ministry of Commerce) のホームページ (下記 URL) ;

<http://www.mincom.gov.bd>

Bangladesh National Board of Revenue (National Board of Revenue) のホームページ (下記 URL) ;

<http://www.nbr-bd.org>

International Chamber of Commerce (ICC) (2010) ; *Incoterms[®] 2010 – ICC rules for the use of domestic and international trade terms* – , ICC, Paris [新堀聡訳 (2010) ; インコタームズ[®]2010 – 国内および国際取引条件の使用に関する ICC 規則 – (英和对訳版), 国際商業会議所日本委員会]

Petersen, Catherine J. (2011) ; *Incoterms[®] 2000 and Incoterms[®] 2010 : A Practical Review*, Global Training Center, Inc., El Paso

Ramberg, Jan (1999) ; *ICC Guide to Incoterms 2000*, ICC, Paris [新堀聡訳 (1999) ; ICC インコタームズの手引き (英和对訳版), 国際商業会議所日本委員会]

上坂西三 (1982) ; 国際貿易基準 (10版), 社団法人国際商事仲裁協会 (現在は一般社団法人日本商事仲裁協会)

永野靖夫 (1999) ; 輸入のすすめ方 (第3版), JETRO

永野靖夫 (2005) ; 輸入のすすめ方 (第4版), JETRO

永野靖夫 (2006) ; 輸出のすすめ方, JETRO

永野靖夫 (2011) ; 輸出のすすめ方 (第2版), JETRO

新堀聡 (2010) ; インコタームズ2010の解説, JCA ジャーナル第57巻11号, pp.2-13

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