

宮城県所在貿易業者が使用する トレード・タームズに関する時系列的考察

—2019年アンケート結果の追加版—

吉 田 友 之

はじめに

わが国の貿易量、貿易額の大部分は総合商社、大手専門商社、大手製造業者などいわゆる大手貿易業者により担われていることはいうまでもない¹⁾。しかし、数のうえからはわが国の貿易業者のなかで中小貿易業者の占める割合は圧倒的に多いことも確かである。筆者は、中小貿易業者の「わが国におけるトレード・タームズの使用実態動向」を明らかにするために、アンケート調査を実施することによりわが国の中小貿易業者の実態をつかむことができると考えた。

その一環としてかつてFAZ (Foreign Access Zone ; 輸入促進地域)²⁾に指定されていた宮城県に所在する貿易業者を対象に2003年 (以下、2003と称す)、2013年 (以下、2013と称す)、2019年 (以下、2019と称す) にわたり「トレード・タームズ (貿易定型取引条件) に関するアンケート調査」を行い、各年における貿易業者が使用するトレード・タームズを明らかにするとともに、その使用における時系列的な変遷について考察を行った。

宮城県の仙台港・仙台空港地域は、2011年3月11日に発生した東日本大震災により甚大な被害を被った。本調査は被災後約8年が経過した時点であり、まだ貿易業者が元のペースでの営業活動に戻っていない側面もあるが、この時点での調査結果は被災後2年余り経過後の結果と比較する意味でも意義のあるものと認識している。また2010年にはインコタームズが改定され、それに伴って4条件が削除され2規則 (条件) が追加的に規定された。2013年では、2010年インコタームズの改定後、初めての同アンケート調査であり、今回の調査は、2020年版インコタームズが2020年1月1日より発効するため、2010年版インコタームズで規定されたトレード・

1) 本稿で述べる貿易業者とは、業種の区別としてではなく直接貿易を行っている業者をそう呼んでいる。

2) 1992年に輸入促進地域および対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法 (いわゆるFAZ法) が制定され、当初は1996年までの時限立法であったが2006年まで延長後廃止された。なお、宮城県は1995年3月にFAZに指定された。

タームズを含めた、貿易業者のトレード・タームズの使用実態を明らかにする最後の機会であり、2003および2013に実施したアンケート結果と時系列的な考察を行いたい。あわせて貿易業者が適正なトレード・タームズを使用するための方策について考察を行いたい。

第1章 調査概要

1 調査テーマ

トレード・タームズ（貿易定型取引条件）に関するアンケート調査。

2 調査の実施期間

- 1) 2003年4～7月の約4ヶ月間。
- 2) 2013年8～9月の約1ヶ月間。
- 3) 2019年1～3月の約2ヶ月間。

3 調査対象者

1) <http://www.slip.city.sendai.jp/> の Sendai Business Directory に掲載の企業中、overseas trade experience : yesとの記載のある全業者。原則として、県内に本社を置いていない企業については調査対象から除外した。

2) 日本貿易振興機構仙台貿易情報センター、宮城県経済商工観光部海外ビジネス支援室『宮城県貿易関係企業名簿2012』に掲載の企業中、「実績と形態」欄で直接貿易と間接貿易の両方との記載のある全業者。

3) 日本貿易振興機構仙台貿易情報センター、宮城県経済商工観光部海外ビジネス支援室『宮城県貿易関係企業名簿2016（電子版）』に掲載の企業中、輸出業務または輸入業務の「実績と形態」欄で実績あり／現在直接貿易との記載のある全業者。

4 調査の実施方法

アンケート票、アンケート実施の趣旨と回答協力依頼状、返信用封筒を同封のうえ郵送またはメール便で送付し、返送を依頼した（いわゆる郵送調査法）。

1) アンケート調査協力依頼状を事前にEメールまたはファックスで送信し、その後アンケート調査票を郵送し、返送を依頼した（4月）。回答がなかった先にはファックスまたはEメールにより再度の回答依頼を行った（4月下旬）。回答がなかった先にアンケート調査票を再送し、ファックスで回答依頼を行った（6月中旬～下旬）。なお回答がなかった先に電話により回答依頼を行った（7月下旬）。

2) アンケート調査票、アンケート調査回答協力依頼状、返信用封筒を同封のうえ郵送し、

返送を依頼した（8月）。

3) アンケート調査票，アンケート実施の趣旨と回答協力依頼状，返信用封筒を同封のうえ郵送し，返送を依頼した。

5 回答者数

1) アンケート調査票送付総数37件で回収数36件であった。そのうち有効回答数は21件で、15件は「直接貿易は行っていない」，「回答拒否」，「白紙」，「本社が東京」などであった。したがって，回収率は97.3%³⁾，有効回収率は56.8%⁴⁾，実質有効回答率は95.5%⁵⁾であった。

2) アンケート調査票送付総数136件で回収数58件であった。そのうち有効回答数は51件で，4件は「輸出入を行っていない」，1件は「間接貿易」，1件は「特許権の貿易」，1件は「締結に至らず」であった。他に5件は「転居先不明」，「廃業」であった。したがって，回収率は42.6%⁶⁾，有効回収率は37.5%⁷⁾，実質有効回答率は41.1%⁸⁾であった。

3) アンケート調査票送付総数110件で回収数51件であった。そのうち有効回答数は48件で，2件は「宛先に所在なしでアンケートが返送」，1件は「海外取引なし（Eメールでお知らせあり）」であった。したがって，回収率は46.4%⁹⁾，有効回収率は43.6%¹⁰⁾，実質有効回答率は44.9%¹¹⁾であった。

第2章 単純集計結果の比較分析

1 貿易形態

1) 結果の比較

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ，表1の回答を得た。

表1 貿易形態の推移（回答数ベース）¹²⁾ (単位%)

	2003年 (21件)	2013年 (51件)	2019年 (48件)
輸出入業	13件 (61.9)	16件 (31.4)	24件 (50.0)
輸出業	2件 (9.5)	17件 (33.3)	13件 (27.1)
輸入業	6件 (28.6)	18件 (35.3)	11件 (22.9)

3) 36件 ÷ 37件

4) 21件 ÷ 37件

5) 21件 ÷ (37件 - 15件)

6) 58件 ÷ 136件

7) 51件 ÷ 136件

8) 51件 ÷ (136件 - 12件)

9) 51件 ÷ 110件

10) 48件 ÷ 110件

11) 48件 ÷ (110件 - 3件)

12) 回答比率を示す（全回答数からみて選択回答の占める割合）。

2) 結果の分析

2003では、「輸出入業」は6割強、「輸入業」は3割弱、「輸出業」は約1割を占めていた。

2013では、「輸入業」、「輸出業」、「輸出入業」ともにそれぞれ3割強を占めていた。

2019では、「輸出入業」は5割、「輸出業」は3割弱、「輸入業」は2割強を占めていた。

時系列では、「輸出入業」は2013では2003と比べて選択比率が約半数と著しく低下したが、2019には増加に転じていた。一方、「輸出業」は2013では2003と比べて選択比率が3倍以上に増加したが、2019には若干の低下にとどまっていた。「輸入業」は2013では2003と比べて選択比率が若干増加したもののほぼ同比率で推移していたが、2019には低下に転じていた。

2 利用運送手段

1) 結果の比較

「貴社が主に利用している運送手段はどれですか」について質問したところ、表2の回答を得た。但し、2003年には単一回答であった。

表2 利用運送手段の推移〔左段：回答者ベース〕¹³⁾ (右段：回答数ベース) (単位%)

	2003年 ¹⁴⁾ [21件]	2013年 [50件] (84件)	2019年 [48件] (71件)
定期コンテナ船	12件 [57.1]	38件 [76.0] (45.1)	36件 [75.0] (50.6)
定期在来船	1件 [4.8]	14件 [28.0] (16.7)	8件 [16.7] (11.3)
不定期バラ積船 (備船含む)	2件 [9.5]	5件 [10.0] (6.0)	6件 [12.5] (8.5)
不定期タンカー船 (備船含む)	0件 [0.0]	1件 [2.0] (1.2)	0件 [0.0] (0.0)
定期・不定期航空機	5件 [23.8]	24件 [48.0] (28.6)	18件 [37.5] (25.4)
その他	1件 [4.8]	2件 ¹⁵⁾ [4.0] (2.4)	3件 ¹⁶⁾ [6.3] (4.2)

2) 結果の分析

2003には単一回答とし2013には複数回答可(1~2つ回答)としたために、各年ともに完全に対比させることは難しいためにもに回答者ベースで比較した。2013から複数回答可とした理由は、2003の回答で「航空機も利用」との添え書きが多くあり単一の回答では正確な利用運送手段を把握できないと考えたことによる。

13) 回答頻度を示す(回答者が選択回答した割合)。

14) 回答者ベースのみ表記(単一回答であったため)。

15) ・外国郵便, ・定期フェリー

16) ・不明, ・EMS, Fedex

2003では、「定期コンテナ船」は1.8社に1社、「航空機」は4.2社に1社、「不定期バラ積船」は10.5社に1社、「定期在来船」は21.0社に1社の回答頻度となっていた。

2013では、「定期コンテナ船」は1.3社に1社、「航空機」は2.1社に1社、「定期在来船」は3.6社に1社、「不定期バラ積船」は10.0社に1社、「不定期タンカー船」は50.0社に1社の回答頻度となっていた。

2019では、「定期コンテナ船」は1.3社に1社、「航空機」は2.7社に1社、「定期在来船」は6.0社に1社、「不定期バラ積船」は8.0社に1社の回答頻度となっていた。

時系列では、「定期コンテナ船」は1.3～1.8社に1社の最も高い利用頻度であり、若干の上昇後安定的に推移していた。「航空機」は2.1～4.2社に1社の利用頻度であり、若干の上昇後安定的に推移していた。「定期在来船」は21.0～3.6社に1社の利用頻度であり、右肩上がりで上昇後若干低下していた。

現在、世界の主要定期航路のみならず地方港と外国諸港を結ぶいわゆるフィーダー航路でもほぼ100%のコンテナ船化が完了していることからすると、「コンテナ船」利用とした高い回答頻度は当然の結果であるといえる。また航空機による貨物運送は従来からとくに付加価値の高い商品について行われていたが、それはあくまでも船舶運送に対する補完的意味合いの強いものであった。しかし、宮城地域では、とくに直近の7年間に航空機運送はその範囲を脱して立派に一個の運送手段として独り立ちするまでに成長している。

3 トレード・タームズの決定者

1) 結果の比較

「貴社が使用するトレード・タームズの決定者は誰ですか」について質問したところ、表3の回答を得た。

表3 トレード・タームズ決定者の推移（回答数ベース）（単位%）

	2003年 (21件)	2013年 (50件)	2019年 (48件)
貴社（自社）	10件 (47.6)	19件 (38.0)	22件 (45.8)
取引先	6件 (28.6)	9件 (18.0)	8件 (16.7)
一概に誰とはいえない	5件 (23.8)	22件 (44.0)	18件 (37.5)

2) 結果の分析¹⁷⁾

2003では、「貴社（自社）」は5割弱、「取引先」は3割弱、「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は2割強を占めていた。

2013では、「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は4割強、「貴社（自社）」は4割

17) 問「トレード・タームズの決定者」の回答選択肢は「貴社」としているが、回答者からすると「自社」となるため本文中では「自社」を併記していた。

弱, 「取引先」は2割弱を占めていた。

2019では, 「貴社(自社)」は約4割5分, 「一概に誰とはいえない(ケースバイケース)」は

表4 使用経験のあるトレード・タームズの推移

[左段: 回答者ベース] (右段: 回答数ベース)

(単位%)

	2003年 〔21件〕 (68件)	2013年 〔47件〕 (154件)	2019年 〔46件〕 (144件)
FAS	0件 〔0.0〕 (0.0)	2件 〔4.3〕 (1.3)	2件 〔4.3〕 (1.4)
FOB	16件 〔76.2〕 (23.5)	29件 〔61.7〕 (18.8)	31件 〔67.4〕 (21.3)
CFR (C&F)	14件 〔66.7〕 (20.6)	30件 〔63.8〕 (19.8)	22件 〔47.8〕 (15.3)
CIF	14件 〔66.7〕 (20.6)	29件 〔61.7〕 (18.8)	27件 〔58.7〕 (18.8)
DES ¹⁸⁾	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)
DEQ ¹⁹⁾	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)
Ex Ship	0件 〔0.0〕 (0.0)		
Ex Quay	1件 〔4.8〕 (1.5)		
FOB Airport (FOA) ²⁰⁾	9件 〔42.9〕 (13.2)	11件 〔23.4〕 (7.1)	15件 〔32.6〕 (10.4)
FCA	0件 〔0.0〕 (0.0)	9件 〔19.1〕 (5.8)	5件 〔10.9〕 (3.5)
CPT	2件 〔9.5〕 (2.9)	5件 〔10.6〕 (3.2)	4件 〔8.7〕 (2.8)
CIP	0件 〔0.0〕 (0.0)	4件 〔8.5〕 (2.6)	5件 〔10.9〕 (3.5)
EXW	9件 〔42.9〕 (13.2)	20件 〔42.6〕 (13.0)	19件 〔41.3〕 (13.2)
DDU ²¹⁾	1件 〔4.8〕 (1.5)	7件 〔14.9〕 (4.5)	7件 〔15.2〕 (4.9)
DDP	2件 〔9.5〕 (2.9)	6件 〔12.8〕 (3.9)	5件 〔10.9〕 (3.5)
DAT ²²⁾		1件 〔2.1〕 (0.6)	0件 〔0.0〕 (0.0)
DAP ²³⁾		1件 〔2.1〕 (0.6)	2件 〔4.3〕 (1.4)
DAF ²⁴⁾	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)

18) 2010年版インコタームズから削除された規則。

19) 2010年版インコタームズから削除された規則。

20) 1976年にインコタームズ規定に追加, 1980年のインコタームズ改定時に引き続き規定, 1990年の改定時に削除された。しかし貿易業者は依然として使用していると推測し選択肢としてアンケートに表記している。

21) 2010年版インコタームズから削除された規則。

22) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

23) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

24) 2010年版インコタームズから削除された規則。

4 割弱、「取引先」は約 1 割 7 分を占めていた。

時系列では、「貴社（自社）」は、選択比率に多少の上下動はあるものの約 4 割以上で推移していた。「取引先」は漸減傾向がみられた。「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は、上下動はあるものの漸増傾向にあるものと推察できた。

2003では、トレード・タームズの決定に対して約 7 割の比率で「貴社（自社）」が関わる可能性があったが、2013、2019ではその決定に対する「貴社（自社）」の関わり度合は増加し、「取引先」の影響が弱くなっていた。

4 使用経験のあるトレード・タームズ

1) 結果の比較

「貴社が実際に使用したことがあるトレード・タームズは何ですか」（複数回答可）について質問したところ、表 4 の回答を得た。

2) 結果の分析

この結果から実際に使用されているトレード・タームズの状況を把握することができる。

回答者ベースでは以下ようになっていた。

2003では、在来船用のトレード・タームズであるFOBは1.3社に 1 社、CIFおよびCFRはともに1.5社に 1 社の使用頻度となっていた。FOB Airport (FOA) は2.3社に 1 社の使用頻度となっていた。

つぎに、EXWは2.3社に 1 社、CPTおよびDDPはともに10.5社に 1 社、Ex QuayおよびDDUはともに21.0社に 1 社の使用頻度となっていた。

2013では、在来船用のトレード・タームズであるCFR、FOB、CIFはともに1.6社に 1 社、FOB Airport (FOA) は4.3社に 1 社、FASは23.5社に 1 社の使用頻度となっていた。

つぎに、いわゆるコンテナ・トレード・タームズ²⁵⁾と称された、FCAは5.2社に 1 社、CPTは9.4社に 1 社、CIPは11.8社に 1 社の使用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、

25) 2003調査時の最新版インコタームズは2000年版であり、同インコタームズは「いかなる運送形態に対して使用してもよいがとくに海上運送ではコンテナ船による運送またはロール・オン、ロール・オフ運送に限定された」(International Chamber of Commerce, *INCOTERMS 2000 (ICC official rules for the interpretation of trade terms)*, No.560, 1999, 11, pp.20~1.; 国際商業会議所日本委員会（新堀聰訳）『インコタームズ2000』1999年11月, 128~29頁)。

2013調査時の最新版インコタームズは2010年版であり、同インコタームズは「いかなる単数または複数の運送手段にも適した規則と規定された」(International Chamber of Commerce, *INCOTERMS® 2010 (ICC Rules for the use of domestic and international trade terms)* & Chambre de Commerce Internationale, *INCOTERMS® 2010 (Les règles de l'ICC pour l'utilisation des termes de commerce nationaux et internationaux)*, No.715EF, 2010.10, pp.8~9 & 130~31.; 国際商業会議所日本委員会（新堀聰訳）『インコタームズ®2010』2010年10月, 130~31頁)。

EXWは2.4社に1社, DDUは6.7社に1社, DDPは7.8社に1社, DATおよびDAPはともに47.0社に1社の使用頻度となっていた。

2019では、在来船用のトレード・タームズであるFOBは1.5社に1社, CIFは1.7社に1社, CFRは2.1社に1社, FOB Airport (FOA) は3.1社に1社, FASは23.3社に1社の使用頻度となっていた。

表5 未使用であるが理解しているトレード・タームズの推移

[左段：回答者ベース] (右段：回答数ベース)

(単位%)

	2003年 〔21件〕 (80件)	2013年 〔40件〕 (140件)	2019年 〔34件〕 (120件)
FAS	8件 〔38.1〕 (10.0)	13件 〔32.5〕 (9.2)	8件 〔23.5〕 (6.7)
FOB	1件 〔4.8〕 (1.3)	13件 〔32.5〕 (9.3)	10件 〔29.4〕 (8.3)
CFR (C&F)	3件 〔14.3〕 (3.8)	8件 〔20.0〕 (5.7)	11件 〔32.4〕 (9.2)
CIF	2件 〔9.5〕 (2.5)	13件 〔32.5〕 (9.2)	12件 〔35.3〕 (10.0)
DES	7件 〔33.3〕 (8.8)	5件 〔12.5〕 (3.6)	4件 〔11.8〕 (3.3)
DEQ	5件 〔23.8〕 (6.3)	6件 〔15.0〕 (4.3)	2件 〔5.9〕 (1.7)
Ex Ship	4件 〔19.0〕 (5.0)		
Ex Quay	3件 〔14.3〕 (3.8)		
FOB Airport (FOA)	3件 〔14.3〕 (3.8)	11件 〔27.5〕 (7.9)	7件 〔20.6〕 (5.8)
FCA	8件 〔38.1〕 (10.0)	7件 〔17.5〕 (5.0)	7件 〔20.6〕 (5.8)
CPT	8件 〔38.1〕 (10.0)	11件 〔27.5〕 (7.9)	10件 〔29.4〕 (8.3)
CIP	9件 〔42.9〕 (11.3)	10件 〔25.0〕 (7.1)	10件 〔29.4〕 (8.3)
EXW	6件 〔28.6〕 (7.5)	8件 〔20.0〕 (5.7)	11件 〔32.4〕 (9.2)
DDU	4件 〔19.0〕 (5.0)	6件 〔15.0〕 (4.3)	6件 〔17.6〕 (5.0)
DDP	4件 〔19.0〕 (5.0)	6件 〔15.0〕 (4.3)	6件 〔17.6〕 (5.0)
DAT ²⁶⁾		11件 〔27.5〕 (7.9)	6件 〔17.6〕 (5.0)
DAP ²⁷⁾		7件 〔17.5〕 (5.0)	8件 〔23.5〕 (6.7)
DAF ²⁸⁾	5件 〔23.8〕 (6.3)	5件 〔12.5〕 (3.6)	2件 〔5.9〕 (1.7)

26) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

27) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

28) 2010年版インコタームズから削除された規則。

つぎに、コンテナ・トレード・タームズであるFCAおよびCIPはともに9.2社に1社、CPTは11.5社に1社の使用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、EXWは2.4社に1社、DDUは6.6社に1社、DDPは9.2社に1社、DAPは23.3社に1社の使用頻度となっていた。

時系列では、在来船用のFOBは、各年とも上位1位の最も高い使用頻度で推移していた。CFRおよびCIFは、各年とも上位1位ないし2位の高い使用頻度で推移していた。FOB Airport (FOA) は、各年ともほぼつぎに高い使用頻度で推移していた。コンテナ・トレード・タームズである、CPTは各年ともほぼ同じ頻度で推移していたが、FCAおよびCIPは2003には使用されていなかったものの、2013および2019では低頻度ながら使用されていた。しかし、コンテナ・トレード・タームズは、在来船用のタームズと比べて低い使用頻度となっていた。EXWは、各年ともほぼ上位4位の同じ使用頻度で推移していた。DDUおよびDDPは、ともにそれぞれ使用頻度において概ね上昇傾向にあった。

回答数ベースでは以下のようにになっていた。

在来船用のトレード・タームズである、FOB、CFR、CIFでは、2003は計約6割5分、2013は計6割弱、2019は計約5割5分を占めていた。使用比率が若干の低下傾向にあるものの各年とも依然として高い使用比率で推移していた。FOB Airport (FOA) では、2003は1割強、2013は1割弱、2019は約1割を占め、使用比率は若干の低下傾向にあった。コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPでは、2003は計3分、2013は計1割強、2019は約1割を占め、使用比率が低く、ほぼ横ばいで推移していた。

5 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

1) 結果の比較

「貴社が使用したことはないがご存知のトレード・タームズは何ですか」（複数回答可）について質問したところ、表5の回答を得た。

2) 結果の分析

この結果は、貿易業者が将来使用するかもしれないトレード・タームズを占ううえでの一つの指標になるものと考えられる。

筆者は、貿易業者が見知らぬトレード・タームズを実際に使用するようになるまでの過程を3段階に分類している²⁹⁾。第1段階は、貿易業者があるトレード・タームズを見たことも聞いたこともない状態である。この段階はあるトレード・タームズを見たり聞いたりしたことがあってもそれがまったく記憶に残っていない状態を含めるものと解釈する。第2段階は、貿易業者があるトレード・タームズの内容を理解しているが未だに使用したことがない状態である。

29) 吉田友之「トレード・タームズにおける使用動向とその展望－在阪貿易業者を対象とした2007年アンケート調査より－」『日本貿易学会年報JAFTAB』第46号、2009年3月、53頁〔以下、論文a〕。

この段階はあるトレード・タームズを十分に理解していないがそのタームズ名が認識されている状態を含めるものと解釈する。この段階は実際にトレード・タームズを使用するまでの過渡期ととらえることができる。最後に第3段階は、あるトレード・タームズを能動的・受動的であると問わずに実際に貿易取引で使用した経験のある状態をいう。

この結果は、まさに第2段階にあるトレード・タームズを明らかにするものであり、貿易業者が将来使用するかもしれないトレード・タームズを占ううえでの一つの指標になるものと考え、筆者はこの結果を潜在的使用率・使用頻度³⁰⁾と呼んでいる。

回答者ベースでは以下ようになっていた。

2003では、コンテナ・トレード・タームズである、CIPは2.3社に1社、FCAおよびCPTはともに2.6社に1社の潜在的使用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、EXWは3.5社に1社、DDUおよびDDPはともに5.3社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

FASは2.6社に1社、DESは3.0社に1社、DEQは4.2社に1社、Ex Shipは5.3社に1社、CFR、Ex QuayおよびFOB Airport (FOA) はともに7.0社に1社、CIFは10.5社に1社、FOBは21.0社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

2013では、コンテナ・トレード・タームズである、CPTは3.6社に1社、CIPは4.0社に1社、FCAは5.7社に1社の潜在的使用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、EXWは5.0社に1社、DDPおよびDDUはともに6.7社に1社の潜在的使用頻度となっていた。また、DATは3.6社に1社、DAPは5.7社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

FAS、FOBおよびCIFは3.1社に1社、FOB Airport (FOA) は3.6社に1社、CFRは5.0社に1社、DEQは6.7社に1社、DESは8.0社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

2019では、コンテナ・トレード・タームズである、CPTおよびCIPはともに3.4社に1社、FCAは4.9社に1社の潜在的使用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、EXWは3.1社に1社、DAPは4.3社に1社、DDU、DDPおよびDATはともに5.7社に1社、DAFは16.9社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

CIFは2.8社に1社、CFRは3.1社に1社、FOBは3.4社に1社、FASは4.3社に1社、FOB Airport (FOA) は4.9社に1社、DESは8.5社に1社、DEQは17.0社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

時系列では、FCA、CPT、CIP、EXW、DDUおよびDDPは、ともにそれぞれの潜在的使用頻度は2013に大きく低下傾向を示した後、2019に若干の増加傾向に転じていた。一方、CFRおよびCIFは、ともにそれぞれの潜在的使用頻度は増加傾向を示しており、FOBおよびFOB Airport (FOA) は、ともにそれぞれの潜在的使用頻度は2013に大きく増加傾向を示した後、2019に若干の低下傾向に転じていた。

30) 吉田友之「トレード・タームズにおける使用動向の推移－在阪貿易業者を対象としたアンケート調査より－」『日本貿易学会年報JAFTAB』第42号、2005年3月、152～153頁〔以下、論文b〕。

回答数ベースでは以下のようにになっていた。

コンテナ・トレード・タームズでは、2003は計3割強、2013は計2割、2019は計2割強を占めていた。潜在的使用比率は低下傾向の後、ほぼ同比率で推移していた。在来船用のトレード・タームズでは、2003は計2割弱、2013は計3割強、2019は計3割強を占めていた。潜在的使用比率は若干の増加傾向の後、ほぼ同じ比率で推移していた。

6 FOB, C&F (CFR), CIFの使用理由

1) 結果の比較

「FOB, C&F (CFR), CIFについて、なぜそれらのトレード・タームズを使用したのですか」（主な理由を2～3つ回答）について質問したところ、表6の回答を得た。

表6 FOB, CFR, CIFの使用理由の推移
〔左段：回答者ベース〕（右段：回答数ベース）（単位%）

	2003年 〔21件〕（35件）	2013年 〔49件〕（106件）	2019年 〔44件〕（91件）
従来から使用し不都合・問題がない	12件 〔57.1〕（34.3）	33件 〔67.3〕（31.2）	30件 〔68.2〕（32.9）
取引先からの求めに応じて	9件 〔42.9〕（25.7）	26件 〔53.1〕（24.5）	24件 〔54.5〕（26.4）
価格採算の意味で使用	6件 〔28.6〕（17.1）	13件 〔26.5〕（12.3）	9件 〔20.5〕（9.9）
輸出入申告価格がFOB 価格・CIF価格	1件 〔4.8〕（2.9）	14件 〔28.6〕（13.2）	10件 〔22.7〕（11.0）
定期在来船を利用	2件 〔9.5〕（5.7）	12件 〔24.5〕（11.3）	12件 〔27.3〕（13.2）
それ以外のタームズを 知らない	1件 〔4.8〕（2.9）	8件 〔16.3〕（7.5）	4件 〔9.1〕（4.4）
どれも使用したことがない	3件 〔14.3〕（8.6）	0件 〔0.0〕（0.0）	0件 〔0.0〕（0.0）
その他	1件 〔4.8〕（2.9）	0件 〔0.0〕（0.0）	2件 ³¹⁾ 〔4.5〕（2.2）

2) 結果の分析

回答者ベースでは以下のようにになっていた。

2003では、「従来から使用していて不都合や問題がないから」は1.8社に1社、「取引先からの求めに応じて」は2.3社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は3.5社に1社、「どれも使用したことがない」は7.0社に1社、「定期在来船を使用しているため」は10.5社に1社、「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」、
「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」および「その他」はともにそれぞれ20.8社に1社の回答頻度となっていた。

31) ・相手先国 取引先の支払について信用していないから、・主なタームズで相手との相違が生じにくい

2013では、「従来から使用していて不都合や問題がないから」は1.5社に1社、「取引先からの求めに応じて」は1.9社に1社、「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」は3.5社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は3.8社に1社、「定期在来船を使用しているため」は4.1社に1社、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は6.1社に1社の回答頻度となっていた。

2019では、「従来から使用していて不都合や問題がないから」は1.5社に1社、「取引先からの求めに応じて」は1.8社に1社、「定期在来船を使用しているため」は3.7社に1社、「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」は4.4社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は4.9社に1社、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は11.1社に1社、「その他」は22.2社に1社の回答頻度となっていた。

時系列では、「従来から使用していて不都合や問題がないから」は、各年とも上位1位の最も高い回答頻度で推移していた。「取引先からの求めに応じて」は、各年とも上位2位の高い回答頻度で推移していた。「価格採算の意味で使用しているため」は、各年とも中位であるが低下傾向の回答頻度で推移していた。

回答数ベースでは以下のようになっていた。

「従来から使用していて不都合や問題がないから」では、2003は3割強、2013は3割強、2019は3割強を占めていた。「取引先からの求めに応じて」では、2003は約2割5分、2013は約2割5分、2019は約2割5分を占めていた。「価格採算の意味で使用しているため」では、2003は2割弱、2013は1割強、2019は約1割を占めていた。「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」では、2003は約3分、2013は1割強、2019は約1割を占めていた。「定期在来船を使用しているため」では、2003は約6分、2013は約1割、2019は1割強を占めていた。「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」では、2003は約3分、2013は1割弱、2019は約4分を占めていた。

貿易業者は「従来から使用していて不都合や問題がないため」に現在でも在来船用のトレード・タームズである、FOB、CFR、CIFを使用しているか、もしくは「取引先からの求めに応じて」それらのタームズを使用している場合の多いことが明らかとなった。一方、「価格採算の意味で使用しているため」、「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」および「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」はともにそれぞれ回答頻度・比率が相対的に低くFOB、CFR、CIFを使用している理由であると断言するには無理がある。そのなかにおいて、とくに「税関への輸出入申告価格がFOB価格（輸出時）またはCIF価格（輸入時）となっているため」は、2013には回答頻度・比率が大きく増加し、2019にもほぼ同じく推移しており、トレード・タームズを輸出入申告価格の表示と短絡的に結びつけて理解している貿易業者が増加し定着している。「定期在来船を使用しているため」は漸増傾向にあり、とくに2013からFOB、CFR、CIFに適合する運送手段は在来船

であるとの理解が広がりつつあることがうかがえた。しかしながら、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は、年によりばらつきがあるものの、全体的に回答頻度・比率が低く、FOB, CFR, CIF以外のトレード・タームズについての認知が不足している貿易業者が少なくなりつつあることが推測できる。

上記「3トレード・タームズの決定者」で「取引先」と回答した比率（回答数ベース：2003：28.6%，2013：18.0%，2019：16.7%）と比べて、本問の「取引先からの求めに応じて」の回答比率（回答数ベース：2003：25.7%，2013：24.5%，2019：26.4%）は増加していた。とくにFOB, CFR, CIFの使用については、「取引先」の意向が反映されているものの、「従来から使用していて不都合や問題がないから」の方がより強くそれらのタームズの使用につながっていることが分かった。

7 FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

1) 結果の比較

「(FCA, CPTまたはCIPをご存知の方は回答ください) FCA, CPTまたはCIPというトレード・タームズの使用を取引先に打診したことがありますか」について質問し、「ある」と回答した者に「打診の結果はどうでしたか」について問うたところ、表7の回答を得た。

表7 FCA, CPT, CIPの使用打診とその結果の推移 (単位%)

	2003年 (13件)	2013年 (18件)	2019年 (25件)
その使用打診した	5件 (38.5)	4件 (22.2)	7件 (28.0)
取引先に理解を求めて使用	1件 (20.0)	3件 (75.0)	4件 (57.1)
取引先との力関係から使用	0件 (0.0)	1件 (25.0)	0件 (0.0)
取引先(相手)が無知で不使用	3件 (60.0)	0件 (0.0)	2件 (28.6)
その他	1件 (20.0)	0件 (0.0)	1件 (14.3)

2) 結果の分析

「使用を打診したことがある」は、2003では4割弱、2013では2割強、2019では3割弱の回答比率で推移していた。コンテナ・トレード・タームズである、FCA, CPT, CIPを知っている業者であってもそれらの使用を打診したことがある業者は各年とも少ないうえにそれらの打診率は増加傾向になく、多くの業者はそれらのタームズの使用を相手方に打診していなかった。

「使用を打診した」場合には、「取引先にこれらのトレード・タームズについて理解を求めたうえで使用を受け入れてもらった」は、2003では2割、2013では7割5分、2019では6割弱の回答比率で推移していた。「取引先との力関係から相手方にこれらのトレード・タームズの使用を受け入れさせた」は、2003ではゼロ、2013では2割5分、2019ではゼロであった。一方、「取引先(相手)が無知であったので使用しなかった」は、2003では6割、2013ではゼロ、

2019では3割弱であった。

コンテナ・トレード・タームズの使用を打診した場合のそれらのタームズの実受率は、2003では2割であったものの2013では10割、2019では6割弱と高くなっていた。それらのタームズの使用に向けてはまずこれらのタームズの使用を相手方に働きかけることが重要で、そうすることによりこれらのタームズの実受率は大きく増加するものと推測できる。

8 FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

1) 結果の比較

「FCA, CPTまたはCIPというトレード・タームズの使用を取引先から打診されたことがありますか」について質問し、「ある」と回答した者に「打診された結果はどうでしたか」について問うたところ、表8の回答を得た。

表8 FCA, CPT, CIPの被使用打診とその結果の推移 (単位%)

	2003年 (18件)	2013年 (42件)	2019年 (40件)
その使用打診を受けた	0件 (0.0)	5件 (11.9)	4件 (10.0)
取引先から説明を受け使用受入	0件 (0.0)	3件 (60.0)	2件 (50.0)
当方が無知で不使用	0件 (0.0)	0件 (0.0)	0件 (0.0)
力関係から使用受入	0件 (0.0)	1件 (20.0)	0件 (0.0)
その他	0件 (0.0)	1件 ³²⁾ (20.0)	2件 ³³⁾ (50.0)

2) 結果の分析

「使用の打診を受けたことがある」は、2003ではゼロ、2013では1割強、2019では1割であった。コンテナ・トレード・タームズである、FCA, CPT, CIPの使用の打診を受けたことがある業者はわずかながら一定の割合を示していた。

「使用の打診を受けた」場合には、「取引先からこれらのトレード・タームズについて説明を受けたうえで使用した」は、2013では6割、2019では5割であった。「取引先との力関係から使用を受け入れた」は、2013では2割であった。「その他」は、2013では2割、2019では5割であった。つまり使用の打診を受けた場合のそれらのタームズの実受率は、2013では8割、2019では5割にのぼっていた。

本質問は、コンテナ・トレード・タームズの使用経験がある場合、それらのタームズを未使用であるが知っている場合、それらのタームズを知らない場合のいずれの業者に対しても回答を求めている。2019では、使用の打診を受けた場合には、おそらくコンテナ・トレード・タームズを知らない者であっても半数の業者がそれらのトレード・タームズを使用することが分か

32) 既知のトレード・タームズにて取引先要望のため。

33) 協議したが、支払について合意に達しなかった。

った。とくに2013では、使用の打診を受けた場合には、使用を受け入れなかった業者は少なく、それらのトレード・タームズを知らない者であっても、その使用打診を受ければ見知らぬタームズであっても使用するようになることが見てとれた。

結びにかえて

以上、宮城県に所在する貿易業者を対象とした三度にわたるアンケート調査の結果から、1、トレード・タームズの使用動向、2、適正なトレード・タームズの使用方策について、以下のような結論となろう。

1 トレード・タームズの使用動向

「使用経験のあるトレード・タームズ」では、従来からの伝統的な在来船用のトレード・タームズである、FOB, CFR, CIFは、各年ともに使用頻度・比率ともに上位3位までの高止まりのままで推移していた（回答者・回答数ベース）。また航空機の利用時に使用されると推測されるFOB Airport (FOA) は、ほぼ在来船用のトレード・タームズにつぐ高い使用頻度・比率で推移していた（回答者・回答数ベース）。FOAは、1976年にインコタームズで初めて規定され1980年の改定で引き継がれた後1990年の改定時に削除されたトレード・タームズである。2019ではその削除後30年近くが経過しているにもかかわらずその使用頻度は依然として高いといわざるを得ない。

それに対して、コンテナ・トレード・タームズである、FCA, CPT, CIPは、1980年版インコタームズの改定時に初めて規定され、1990年版、2000年版、2010年版と引き継がれてきたが、使用頻度・比率ともに若干の上下動はあるものの低い使用頻度・比率のままで推移していた。つまり、FCA, CIPの使用頻度・比率は2003にはゼロであったが、2013にはともにそれぞれ使用されるようになり、2019には引き続き低い頻度・比率となっていた。またCPTは2003, 2013, 2019ともに低い頻度・比率となっていた。2013には、2010年版インコタームズにおけるFCA, CPT, CIPは、2003には2000年版インコタームズにおけるそれらのタームズと比べて高い使用頻度となっていた。しかし、FCA, CPT, CIPというコード名は、2019には2010年版インコタームズの規定後9年が経過しているが、2013と比べて使用頻度・比率はほぼ同じで上昇しておらず、使用頻度は低いといわざるを得ない。これらの状況にコンテナ船の利用頻度の高さを加味した場合、コンテナ・トレード・タームズが今後急速に高い頻度で使用されるようになるとは考え難い。

コンテナ・トレード・タームズと比べてEx・Delivered系タームズ（いわゆるEXW, DDU, DDP, DAT, DAP）は、とくにEXWでは各年ともにほぼ上位4位の使用頻度・比率、DDPでは各年ともに低い使用頻度・比率で概ね上下動なく推移していた。DDUは2010年版インコ

タームズで削除されたにもかかわらず、2003より2013、2019ともに若干高い使用頻度・比率で推移していた。2010年インコタームズで初めて規定されたDAPは低いながら上昇傾向にあった。

「5 未使用であるが理解しているトレード・タームズ」で述べたように、第2段階の、ある特定のトレード・タームズを理解しているが使用したことのない状態は、実際にトレード・タームズを使用することになる過渡期であるため、この数値が高くなればなるほど将来実際に使用する比率に影響を与えることになると考えられる。

「トレード・タームズの潜在的な使用比率」では、表9のようにコンテナ・トレード・タームズでは、①2003「コンテナ・トレード・タームズの潜在的な使用比率」と2013「それらの使用比率」に対する連関性〔左側の矢印、一重下線部分〕、および②2013「それらの潜在的な使用比率」と2019「それらの使用比率」に対する連関性〔右側の矢印、二重下線部分〕をみると、①の連関性(31.3⇒11.6)より②の連関性(20.0⇒9.8)は強くなっていた。「それらの潜在的な使用比率」は2013から2019にかけてほぼ同率で推移(20.0⇒22.4)しており、今後の「それらの使用比率」は大幅な上昇にはつながらない可能性が高いものと推測される。2020年にインコタームズが改定されたことにより、今後の「それらの使用比率」に変化がもたらされるのかどうかは、今後の課題として明らかにしていきたい。

つぎにEXWでは、表9のように①2003「EXWの潜在的な使用比率」と2013「その使用比率」に対する連関性〔左側の矢印、一重下線部分〕、および②2013「EXWの潜在的な使用頻度」と2019「その使用比率」に対する連関性〔右側の矢印、二重下線部分〕をみると、①の連関性(7.5⇒13.0)および②の連関性(5.7⇒13.2)は潜在的な使用比率より使用比率が上回っていた。潜在的な使用比率の上下に関わりなく使用比率はほぼ一定で推移しており、今後潜在的な使用比率の劇的な増加がない限り、「EXWの使用比率」の上昇につながりにくいと推測される。

表9 各トレード・タームズの使用比率と潜在的な使用比率の連関性 (単位%)

〔回答数ベース〕	2003年調査	2013年調査	2019年調査
使用経験のあるトレード・タームズ 〔タームズの使用比率〕 〔FCA, CPT, CIPの合計〕	2.9	<u>11.6</u>	<u>9.8</u>
未使用・知っているトレード・タームズ 〔タームズの潜在的な使用比率〕 〔FCA, CPT, CIPの合計〕	<u>31.3</u>	<u>20.0</u>	22.4
使用経験のあるEXWの使用比率	13.2	<u>13.0</u>	<u>13.2</u>
未使用・知っているEXWの潜在的な使用比率	<u>7.5</u>	<u>5.7</u>	9.2
使用経験のあるD系タームズの使用比率 〔DDU, DDP, DAT, DAPの合計〕	4.4	<u>9.6</u>	<u>9.8</u>
未使用・知っているD系タームズの潜在的な使用比率 〔DDU, DDP, DAT, DAPの合計〕	<u>10.0</u>	<u>21.5</u>	21.7

D系タームズでは、表9のように①2003「D系タームズの潜在的使用比率」と2013「それらの使用比率」に対する連関性〔左側の矢印、一重下線部分〕、および②2013「それらの潜在的使用比率」と2019「それらの使用比率」に対する連関性〔右側の矢印、二重下線部分〕をみると、①の連関性（10.0⇒9.6）より②の連関性（21.5⇒9.8）は弱くなっていた。潜在的な使用比率の上下に関わりなく使用比率はほぼ一定で推移しており、今後潜在的な使用比率の劇的な増加がない限り、「D系タームズの使用比率」の上昇につながりにくいと推測される。

2 適正なトレード・タームズの使用方策

筆者は2004年当時在阪の貿易業者を対象とした調査から「コンテナ・トレード・タームズは10年ほど前に比べて、現行ではそれらのタームズを知っていながら使用しない業者が増加しており、今後何らかの対策を講じない場合にはこの傾向が顕著になる恐れがある」³⁴⁾との仮説を立て、それは2007年に在阪の貿易業者を対象とした調査結果から証明された³⁵⁾。

この仮説、すなわちコンテナ・トレード・タームズを知りながらそれらの使用にシフトしない業者の増加が常態化していることは、その後の他の地域を対象とした調査においても実証されてきた³⁶⁾。宮城県所在の貿易業者を対象とした、本調査では、「それらの潜在的な使用比率」と「それらの使用比率」に対する連関性は、D系タームズでは2003と2013と比べて2013と2019の方が弱くなっていたが、コンテナ・トレード・タームズでは2003と2013と比べて2013と2019の方が強くなっていた。つまり、本調査ではそれらのタームズを知っていながら使用しない業者は、D系タームズでは増加したものの、コンテナ・トレード・タームズでは若干低下していた。しかしながら、これをもって現時点で宮城県所在の業者では、コンテナ・トレード・タームズを知りながらその使用にシフトしない業者の常態化が崩れつつあると考えるのは早計であろう。

1995年当時適正なトレード・タームズが使用されないのはインコタームズの規定内容・方法に問題があるからではなく、その啓蒙不足とその使用者（貿易業者）の不勉強によるものであると主張された方々がおられた。確かに、この啓蒙活動はコンテナ・トレード・タームズを知る業者を増やしたという功績は認めるが、使用者の増加へとは結びついているとはいえない。

34) 吉田、前掲論文bを参照のこと。

35) 吉田、前掲論文aを参照のこと。

36) 吉田友之「地方所在の貿易業者が使用するトレード・タームズに関する時系列考察—愛媛県における2018年アンケート調査の追加版—」『関西大学商学論集』第64巻2号、2019年9月、67～70頁〔以下、論文c〕、吉田友之「地方貿易業者が使用するトレード・タームズに関する時系列的考察—愛媛県所在の業者を対象とした2013年アンケート調査より—」『関西大学商学論集』第58巻2号、2013年9月、100～2頁〔以下、論文d〕、および吉田友之「大分県所在貿易業者が使用するトレード・タームズに関する時系列的考察—2013年アンケート調査より—」『関西大学商学論集』第59巻4号、2015年3月、79～81頁〔以下、論文e〕を参照のこと。

したがって貿易業者がコンテナ・トレード・タームズを知っていながら使用していない状況の常態化を解消するためには、まず筆者のような国際商務を専門分野とする研究者達がそれぞれの立場でそれらのタームズに関する内容を周知させる一層の啓蒙活動を行い「それらの潜在的使用比率」の割合を大きくする措置を講じる必要がある。しかし現状ではその啓蒙活動だけでは不十分であることはすでに述べたとおりであり、併せてコンテナ・トレード・タームズの使用へのシフトを促すための方策が必要となる。

そのための一方策として、貿易業者にコンテナ・トレード・タームズを含めた適正なトレード・タームズの使用打診を図ることがあげられる。すでに本論で述べたように、貿易業者によるこれらのタームズの使用打診または被使用打診が貿易業者自身に対して効果をあげている。また、その打診の有効性は、過去の調査結果からも明らかである³⁷⁾。したがって、コンテナ・トレード・タームズの一層の普及のためには、貿易業者が取引の交渉時にそのタームズの使用打診を積極的に行うように推進することが肝要となろう。しかしとくに中小貿易業者は一般に日々の業務に追われよほどのことがない限り相手方にそれらのタームズの使用打診をする余裕はなく、実際にそれらの業者にそれを期待することは酷といえよう。とくに大手貿易業者は適正なトレード・タームズを取引先へ積極的に提示するなどが求められよう。

また、地方に所在する貿易業者における、コンテナ・トレード・タームズを知りながらそれらの使用にシフトしない業者の増加が常態化していることへの解消を図ろうとすれば、トレード・タームズの実際の利用者の使用実態³⁸⁾を軸としたインコタームズ内容の抜本的な見直しを含めた何らかの措置を検討する必要がある。2020年のインコタームズの改定版が発表されるまでにネット上で様々な情報が飛び交い、その中にトレード・タームズの利用者の使用実態に基づいたと推測できる改定案があった。しかし、いざふたを開けてみると2020年版インコタームズにおいても、一切そのような考慮がなされた形跡は見受けられなかったことが残念であるといわざるを得ない。

アンケート調査にご協力頂いた各企業に対して深謝し、東北地方の真の復興を祈念いたします。また分析内容の文責は一切筆者にあることを申し添えます。

以上

〔付言〕新型コロナウイルス蔓延下の大阪で、その収束と大学の正常化を切に願いつつ。

37) 同上論文c, d, eを参照のこと。

38) 吉田友之「インコタームズ2000をめぐる一考察」『日本貿易学会年報』第38号, 2001年3月参照。