

香川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考察

—2019年アンケート調査の追加版—

吉田友之

はじめに

2021年度に物品を直接輸出した中小企業の割合は1.1%で約3.4万社¹⁾、商社などを通じて物品を間接輸出したその割合は0.6%で約1.9万社²⁾であった。その中で卸売業者は直接輸出で6.9%、間接輸出で2.8%、製造業者は直接輸出で3.7%、間接輸出で3.1%にとどまっていた。それゆえに両業種ともに直接輸出の伸びしろはあるものと考えられる。しかし、輸出取引を行っている企業のうち2022年度を含めて3カ年程度の輸出方針について、輸出拡大を図る方針の企業の割合は7割強で前回(2021年度)より1割強の減少となり、現状を維持する方針の企業の割合は2割強で前回より約1割増加していた³⁾。また輸出を行っていない企業のうち2022年度を含めて3カ年程度の輸出方針について、新たに輸出に取り組みたい方針の企業は2割で前回より1割強の減少となり、今後とも行う予定はない企業は4割弱で前回より2割強となっていた⁴⁾。それらの主な理由は、「コロナ禍や戦争の影響でしばらくは様子見」、「為替や相手国インフレ等の経済要因が大きく慎重に見極める」、「半導体不足により電子部品が入荷できないため拡大できない」などであった⁵⁾。一方、これらの経済要因、外的環境要因を除外した場合、海外展開を行っている企業、行っていない企業では共通して、「海外展開を主導する人材の確保」、「外国語や貿易関連事務ができる人材の確保」、「現地法制度・商慣習の知識」を今後の課題として挙げていた。そのような能力を有する人材不足によりとくに中小企業では未だ直接貿易に踏み切れない場合が多いと考えられる。直接貿易を始めるために身につけるべき多くの知識があるが、その中の必須の一つが本稿で触れるトレード・ターム(貿易定型取引条件)である。

以下、貿易業者にとって、使用経験のあるトレード・タームズはいかなるものか、未使用で

1) 『令和3年度中小企業実態基本調査』15頁。全体数は330万社とされている。

2) 同上。

3) ジェトロ『2022年度日本企業の海外事業展開に関するアンケート調査』

4) 同上。

5) 同上。

あるが理解しているトレード・タームズはいかなるものなのか、在来船向けのトレード・タームズを使用する理由は何か、コンテナ・トレード・タームズの使用を増やすための方策は何か、などについて考察し、あわせて時系列的に比較考察することで、現在直接貿易を行っている企業にとってトレード・タームズに対する再認識を促すとともに、今後直接貿易をはじめようとする企業にとっても有用となる情報を発信したい。

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) 2014年9～10月の約1ヶ月間。
- 2) 2019年1～2月の約1ヶ月間。

3 調査対象者

1) 日本貿易振興機構（ジェトロ）香川貿易情報センター『2012-13年版香川県貿易投資関係企業名簿』に掲載された企業中、貿易形態の項目で直接輸出および／または直接輸入との記載があり、かつ同一グループ企業内貿易ではないとみられる全業者。

2) 日本貿易振興機構（ジェトロ）香川貿易情報センター『2016-17年版香川県貿易投資関係企業名簿』に掲載された企業中、貿易形態の項目で直接輸出および／または直接輸入との記載があり、かつ同一グループ企業内貿易ではないとみられる全業者。

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) アンケート調査票を郵送し返送を依頼した（9月）。
- 2) アンケート調査票を郵送し返送を依頼した（1月）。

5 回答者数

1) アンケート調査票送付総数106件で回収数33件であった。そのうち有効回答数は29件で、4件は「直接貿易は行っていない」、「商社を通じての貿易」であった。したがって、回収率は31.1%⁶⁾、有効回収率は27.4%⁷⁾、無効回答を除く有効回答率は28.4%⁸⁾であった。

6) 33件÷106件

7) 29件÷106件

8) 29件÷(106件-4件)

2) アンケート調査票送付総数124件で回収数48件であった。そのうち有効回答数は46件で、2件は「直接貿易は行っていない」、「商社を通じての貿易」であった。したがって、回収率は38.7%⁹⁾、有効回収率は37.1%¹⁰⁾、無効回答を除く有効回答率は37.7%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%)

	2014年 (30件)	2019年 (46件)
輸出入業	7件 (23.3)	11件 (23.9)
輸出業	12件 (40.1)	14件 (30.4)
輸入業	10件 (33.3)	21件 (45.7)
その他	1件 (3.3)	0件 (0.0)

2) 結果の分析

2014では、「輸出業」は約4割、「輸入業」は3割強、「輸出入業」は2割強を占めていた。2019では、「輸入業」は約4割6分、「輸出業」は約3割、「輸出入業」は約2割4分を占めていた。

時系列では、「輸出業」は2019では2014と比べて選択比率が10ポイント弱の低下をした反面、「輸入業」は2019では2014と比べてそれが10ポイント強の増加をしていた。「輸出入業」はほぼ同比率で推移していた。

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。

9) 48件 ÷ 124件

10) 46件 ÷ 124件

11) 46件 ÷ (124件 - 2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）。

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%)

	2014年 [30件] (40件)	2019年 [46件] (68件)
定期コンテナ船	20件 [66.7] (50.0)	31件 [67.4] (45.6)
定期在来船	3件 [10.0] (7.5)	10件 [21.7] (14.7)
不定期バラ積船 (備船含む)	6件 [20.0] (15.0)	8件 [17.4] (11.8)
不定期タンカー船 (備船含む)	0件 [0.0] (0.0)	2件 [4.3] (2.9)
定期・不定期航空機	10件 [33.3] (25.0)	17件 [37.0] (25.0)
その他	1件 ¹⁴⁾ [3.3] (2.5)	0件 [0.0] (0.0)

2) 結果の分析

回答者ベースでは、以下のようになっていた。

2014では、「定期コンテナ船」は1.5社に1社、「航空機」は3.0社に1社、「不定期バラ積船」は5.0社に1社、「定期在来船」は10.0社に1社、「その他」は30.0社に1社の回答頻度となっていた。「その他」はROROとの回答であり、実質的に「定期コンテナ船」ないし「定期在来船」による運送に属するものと考えられる。

2019では、「定期コンテナ船」は1.5社に1社、「航空機」は2.7社に1社、「定期在来船」は4.6社に1社、「不定期バラ積船」は5.8社に1社、「不定期船タンカー船」は23.0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1.5社に1社の最も高い利用頻度で推移していた。「航空機」は3.0~2.7社に1社のコンテナ船につぐ利用頻度で高止まりのまま推移していた。「定期在来船」は10.0~4.6社に1社の増加傾向の利用頻度で推移していたが、頻度差が大きくなっていた。「不定期バラ積船」は5.0~5.8社に1社の低い利用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。

2014年では、「定期コンテナ船」は5割、「航空機」は2割5分、「不定期バラ積船」は1割5分、「定期在来船」は1割弱の比率となっていた。

2019では、「定期コンテナ船」は7割弱、「航空機」は4割弱、「定期在来船」は2割強、「不定期バラ積船」は2割弱、「不定期タンカー船」は約4分の比率となっていた。

現在、世界の主要定期航路のみならずわが国の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

13) 回答頻度を示す (回答者が選択回答した割合)。

14) RORO (1件)

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、それはあくまでも海上運送に対する補完的な色彩の濃いものであった。しかし、香川県においても航空運送は補完的なその範囲を脱して一個の立派な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％）

	2014年 (30件)	2019年 (45件)
貴社（自社）	11件 (36.7)	20件 (44.4)
取引先	7件 (23.3)	3件 (6.7)
一概に誰とはいえない	9件 (30.0)	22件 (48.9)
その他	3件 ¹⁵⁾ (10.0)	0件 (0.0)

2) 結果の分析¹⁶⁾

2014では、「貴社（自社）」は4割弱、「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は3割、「取引先」は2割強を占めていた。

2019では、「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は5割弱、「貴社（自社）」は約4割5分、「取引先」は1割弱を占めていた。

時系列では、2014はトレード・タームズの決定に対して「貴社（自社）」が関わる可能性は7割弱であったが、2019は9割強となっていた。また2014はその決定に対して「取引先」が関わる可能性は5割強であったが、2019は約5割5分となっていた。その決定に対する「貴社（自社）」の関わり度合は、「取引先」のそれと比べて高いことが分かった。

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。

15) 貴社、取引先（1件）、農水省（1件）

16) 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。

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%)

	2014年 〔28件〕 (73件)	2019年 〔45件〕 (148件)
FAS	0件 〔0.0〕 (0.0)	2件 〔4.4〕 (1.4)
FOB	22件 〔78.6〕 (30.1)	36件 〔80.0〕 (24.1)
CFR (C&F)	11件 〔39.3〕 (15.1)	26件 〔57.8〕 (17.6)
CIF	13件 〔46.4〕 (17.8)	25件 〔55.6〕 (16.9)
DES ¹⁷⁾	0件 〔0.0〕 (0.0)	1件 〔2.2〕 (0.7)
DEQ ¹⁸⁾	1件 〔3.6〕 (1.4)	1件 〔2.2〕 (0.7)
FOB Airport (FOA) ¹⁹⁾	7件 〔25.0〕 (9.6)	21件 〔46.7〕 (14.2)
FCA	2件 〔7.1〕 (2.7)	4件 〔8.9〕 (2.7)
CPT	1件 〔3.6〕 (1.4)	5件 〔11.1〕 (3.4)
CIP	0件 〔0.0〕 (0.0)	3件 〔6.7〕 (2.0)
EXW	9件 〔32.1〕 (12.3)	16件 〔35.6〕 (10.8)
DAF	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)
DDU ²⁰⁾	4件 〔14.3〕 (5.5)	1件 〔2.2〕 (0.7)
DDP	2件 〔7.1〕 (2.7)	5件 〔11.1〕 (3.4)
DAT ²¹⁾	1件 〔3.6〕 (1.4)	1件 〔2.2〕 (0.7)
DAP ²²⁾	0件 〔0.0〕 (0.0)	1件 〔2.2〕 (0.7)

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のようにになっていた。

17) 2010年版インコタームズから削除された規則。

18) 2010年版インコタームズから削除された規則。

19) 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。

20) 2010年版インコタームズから削除された規則。

21) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

22) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

2014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は2.2社に1社、CFR（C&F）は2.6社に1社の使用頻度となっていた。FOB Airport（FOA）は4.0社に1社、DEQは28.0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²³⁾と称された、FCAは14.0社に1社、CPTは28.0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3.1社に1社、DDUは7.0社に1社、DDPは14.0社に1社、DATは28.0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1.3社に1社、CFR（C&F）は1.7社に1社、CIFは1.8社に1社の使用頻度となっていた。FOB Airport（FOA）は2.1社に1社、FASは22.5社に1社、DES、DEQはともに45.0社に1社の使用頻度となっていた。つぎに、FCAは11.3社に1社、CPTは9.0社に1社、CIPは15.0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2.8社に1社、DDPは9.0社に1社、DAT、DAP、DDUはともに45.0社に1社の使用頻度となっていた。

時系列では、FOBは1.3社に1社の最も高い使用頻度で推移していた。CIFは2.2～1.8社に1社の高い使用頻度で推移していた。CFR（C&F）は2.6～1.7社に1社のつぎに高い使用頻度で推移していた。FOB Airport（FOA）は4.0～2.1社に1社の使用頻度で推移していた。FCAは14.0～11.3社に1社、CPTは28.0～9.0社に1社で在来船用タームズと比べて低い使用頻度で推移していた。つぎにEXWは3.1～2.8社に1社で在来船用タームズにつぐ使用頻度で推移していた。DDUは7.0～45.0社に1社、DDPは14.0～9.0社に1社と中下位の使用頻度で推移していた。DATは28.0～45.0社に1社と下位の使用頻度で推移していた。

回答数ベースでは以下のようにになっていた。

2014では、在来船用のトレード・タームズである、FOB、CFR、CIFでは、計6割強を占めていた。FOB Airport（FOA）では、約1割を占めていた。コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPでは、計約4分を占めていた。

2019では、在来船用のトレード・タームズである、FOB、CFR、CIFでは、計7割弱を占めていた。FOB Airport（FOA）では、約1割4分を占めていた。コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPでは、計1割弱を占めていた。

在来船用のトレード・タームズである、FOB、CFR、CIFでは、6割強～7割弱で推移していた。FOB Airport（FOA）では、約1割～約1割4分で推移していた。コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPでは、在来船用タームズと比べて約4分～1割弱と低い比率で推移していた。Ex・Delivered系タームズである、EXWでは1割強～約1割、DDUでは

23) 2014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（新堀聡 訳）『インコタームズ[®]2010』2010年10月、130～31頁）。

約6分～1分弱、DDPでは3分前後、DATでは1分強～1分弱で推移していた。

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。

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%)

	2014年 [20件] (71件)	2019年 [29件] (121件)
FAS	6件 [30.0] (8.5)	11件 [37.9] (9.1)
FOB	3件 [15.0] (4.2)	5件 [17.2] (4.1)
CFR (C&F)	3件 [15.0] (4.2)	5件 [17.2] (4.1)
CIF	8件 [40.0] (11.3)	11件 [37.9] (9.1)
DES ²⁴⁾	3件 [15.0] (4.2)	3件 [10.3] (2.5)
DEQ ²⁵⁾	3件 [15.0] (4.2)	4件 [13.8] (3.3)
FOB Airport (FOA) ²⁶⁾	7件 [35.0] (9.9)	9件 [31.0] (7.4)
FCA	4件 [20.0] (5.6)	9件 [31.0] (7.4)
CPT	6件 [30.0] (8.5)	8件 [27.6] (6.6)
CIP	7件 [35.0] (9.9)	9件 [31.0] (7.4)
EXW	9件 [45.0] (12.7)	12件 [41.4] (10.1)
DAF	3件 [15.0] (4.2)	5件 [17.2] (4.1)
DDU ²⁷⁾	1件 [5.0] (1.4)	7件 [24.1] (5.8)
DDP	2件 [10.0] (2.8)	8件 [27.6] (6.6)
DAT ²⁸⁾	3件 [15.0] (4.2)	8件 [27.6] (6.6)
DAP ²⁹⁾	3件 [15.0] (4.2)	7件 [24.1] (5.8)

24) 2010年版インコタームズから削除された規則。

25) 2010年版インコタームズから削除された規則。

26) 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。

27) 2010年版インコタームズから削除された規則。

28) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

29) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

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³⁰⁾。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。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・受動的であるとを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³¹⁾と呼んでいる。

回答者ベースでは以下ようになっていた。

2014では、コンテナ・トレード・タームズである、CIPは2.9社に1社、CPTは3.3社に1社、FCAは5.0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2.2社に1社、DAF、DAT、DAPはともに6.7社に1社、DDPは10.0社に1社、DDUは20.0社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

在来船用のトレード・タームズである、CIFは2.5社に1社、FASは3.3社に1社、FOB、CFR (C&F)、DES、DEQはともに6.7社に1社の潜在的使用頻度となっていた。FOB Airport (FOA) は2.9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、FCA、CIPはともに3.2社に1社、CPTは3.6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2.4社に1社、DAT、DDPはともに3.6社に1社、DAP、DDUはともに4.1社に1社、DAFは5.8社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

在来船用のトレード・タームズである、FAS、CIFはともに2.6社に1社、FOB、CFR (C&F) はともに5.8社に1社、DEQは7.3社に1社、DESは9.7社に1社の潜在的使用頻度となっていた。FOB Airport (FOA) は3.2社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

なお、DATは2010年版から新規に規定されたトレード・タームズであり、2000年版では規定されていたが2010年版から削除されたDEQに代えて使用可能である。同じくDAPは2010年

30) 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〕

31) 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、152～53頁。〔以下、論文b〕

版から新規に規定されたトレード・タームズであり、2000年版では規定されていたが2010年版から削除されたDAF, DES, DDUに代えて使用可能である。

回答数ベースでは以下ようになっていた。

主要な3つのコンテナ・トレード・タームズ〔FCA, CPT, CIP〕では、2014は計約2割5分、2019は計約2割強を占めていた。主要な在来船用のトレード・タームズ〔FOB, CFR (C&F), CIF〕では、2014は計約2割、2019は計2割弱を占めていた。EXWでは、2014は1割強、2019は約1割、FOB Airport (FOA) では、2014は約1割、2019は約7分、DDUでは、2014は約2分、2019は約6分、DDPでは、2014は約3分、2019は約7分、DATでは、2014は約4分、2019は約7分、DAPでは、2014は約4分、2019は約6分を占めていた。

6 FOB, CFR (C&F), CIFの使用理由

1) 結果の比較

「FOB, CFR (C&F), 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%)

	2014年 〔25件〕(44件)	2019年 〔43件〕(95件)
定期在来船を利用	9件 〔36.0〕(20.5)	10件 〔23.3〕(10.5)
従来から使用し不都合・問題がない	11件 〔44.0〕(25.0)	32件 〔74.4〕(33.7)
取引先からの求めに応じて	14件 〔56.0〕(31.8)	16件 〔37.2〕(16.8)
価格採算の意味で使用	5件 〔20.0〕(11.4)	11件 〔25.6〕(11.6)
輸出入申告価格がFOB価格・CIF価格	3件 〔12.0〕(6.8)	17件 〔39.5〕(17.9)
それ以外のタームズを知らない	2件 〔8.0〕(4.5)	8件 〔18.6〕(8.4)
どれも使用したことがない	0件 〔0.0〕(0.0)	0件 〔0.0〕(0.0)
その他	0件 〔0.0〕(0.0)	1件 ³²⁾ 〔2.3〕(1.1)

2) 結果の分析

回答者ベースでは以下ようになっていた。

32) リスクがないもの(1件)

2014では、「取引先からの求めに応じて」は1.8社に1社、「従来から使用していて不都合や問題がないから」は2.3社に1社、「定期在来船を使用しているため」は2.8社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は5.0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8.3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12.5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1.3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2.5社に1社、「取引先からの求めに応じて」は2.7社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は3.9社に1社、「定期在来船を使用しているため」は4.3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5.4社に1社の回答頻度となっていた。

回答数ベースでは以下のようになっていた。

「取引先からの求めに応じて」では、2014は3割強、2019は約1割7分を占めていた。「従来から使用していて不都合や問題がないから」では、2014は2割5分、2019は約3割4分を占めていた。「定期在来船を使用しているため」では、2014は約2割、2019は約1割を占めていた。「価格採算の意味で使用しているため」では、2014、2019はともに1割強を占めていた。「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、2014は1割弱、2019は2割弱を占めていた。「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」では、2014は約5分、2019は1割弱を占めていた。

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：2014；2割強、2019；約7分）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：2014；約3割強、2019；約1割7分）は増加していた。とくにFOB、CFR、CIFの使用については、「取引先」の意向の方が強く反映されており、「従来から使用していて不都合や問題がないから」それらのタームズを使用していることがわかった。

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」について質問したところ、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%)

	2014年 (13件)	2019年 (26件)
その使用打診した	2件 (15.4)	2件 (7.7)
取引先に理解を求めて使用	1件 (50.0)	1件 (50.0)
取引先との力関係から使用	1件 (50.0)	1件 (50.0)
取引先(相手)が無知で不使用	0件 (0.0)	0件 (0.0)
その他	0件 (0.0)	0件 (0.0)

2) 結果の分析

「使用を打診したことがある」は、2014では約1割5分、2019では約8分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両年ともに少ないうえにそれらの打診率は低下傾向にあり、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、2014, 2019ともに5割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、2014, 2019ともに5割の回答比率で推移していた。一方、「取引先(相手)がこれらのトレード・タームズについて無知であったので使用できなかった」は、両年ともにゼロであった。

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受入率は、両年ともに10割となっていた。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使用率は大幅に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」について質問したところ、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%)

	2014年 (25件)	2019年 (40件)
その使用打診を受けた	2件 (8.0)	3件 (7.5)
取引先から説明を受け使用受入	1件 (50.0)	1件 (33.3)
当方が無知で不使用	0件 (0.0)	0件 (0.0)
取引先との力関係から使用受入	1件 (50.0)	2件 (66.7)
その他	0件 (0.0)	0件 (0.0)

2) 結果の分析

「使用の打診を受けたことがある」は、2014では8分、2019では約8分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の使用の打診を受けたことがある業者は両年ともに少ないうえにそれらの被打診率は変化がなく、多くの業者はそれらのタームズの使用を相手方から打診されていなかった。

「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、2014では5割、2019では3割強の回答比率で推移していた。また、「取引先との力関係から当方がこれらのトレード・タームズの使用を受け入れさせた」は、2014では5割、2019では7割弱の回答比率で推移していた。一方、「当方がこれらのトレード・タームズについて知らなかったので使用しなかった」は、両年ともにゼロであった。

コンテナ・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た場合のそれらのタームズの受入率は、両年ともに10割となっていた。それらのタームズの使用に向けてはまずそ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使用率は大幅に増加するものと推測できる。

結びにかえて

以上、香川県に所在する貿易業者を対象とした2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の予測、2、適正なトレード・タームズの使用を促す方策について、以下のような結論が導き出される。

1 トレード・タームズの使用動向の予測

「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 (C&F)、CIFは、両年ともに使用頻度・比率で上位3位を占めていた。とくにFOBは使用頻度・比率ともに他の二つのタームズを引き離して圧倒的に大きな数値となっていた。また航空機の利用時に使用されると推測されるFOB Airport (FOA)、およびEXWは、両年ともに在来船用のトレード・タームズにつぐ高い使用頻度・比率となっていた。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。その削除後20数年（2014年）から約30年（2019年）が経過しているにもかかわらずその使用頻度・比率は依然として高いといわざるを得ない。

一方、コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPは、両年ともに使用頻度・比率は、在来船用のトレード・タームズのそれと比べて極めて低くなっていた。またDDUは2014年には在来船用のタームズとコンテナ・タームズの間位置する使用頻度・比率となっ

いたが、2019年には極めて低くなっていた。DDUは、2010年版インコタームズにおいて削除されたことにより、時間の経過とともに減少したと考えられる。DDUは2010年度版インコタームズで新たに規定されたDAPにより代替できるようになった。2014年にはDAPはゼロであったが2019年には極めて低いものの使用されはじめていた。

つぎに「トレード・タームズの潜在的な使用頻度」では、コンテナ・トレード・タームズである、FCA、CPT、CIPは、両年ともに、「使用経験のあるトレード・タームズの使用頻度」のそれらのタームズと比べてかなり高くなっていた。

FCAは2014年では約3倍、2019年では3倍強、CPTは2014年では9倍弱、2019年では約2.5倍、CIPは2014年では35倍、2019年では4倍強となっていた。FCAの2014年の潜在的な使用頻度は5社に1社であり、使用頻度は2014年の14社に1社から2019年の11.3社に1社と高くなっていた。CPTの2014年の潜在的な使用頻度は3.3社に1社であり、使用頻度は2014年の28社に1社から2019年の9社に1社と高くなっていた。CIPの2014年の潜在的な使用頻度は2.9社に1社であり、使用頻度は2014年のゼロから2019年の15社に1社と高くなっていた。これからすると、2019年の潜在的な使用頻度は2014年のそれより高くなっていることから、今後コンテナ・トレード・タームズの使用頻度・比率は一定の増加傾向を示すものの、大幅な増加につながらず、在来船用のタームズのそれを上回るようになるには相当な時間がかかるものと推測できよう。

EXWでは、潜在的な使用頻度・比率は、使用頻度・比率と比べて顕著な増加はしておらず、今後今以上の大幅な増加傾向を示さないものと推測される。2010年版インコタームズで削除されたDDUでは、DDUの2014年の潜在的な使用頻度は20社に1社であり、使用頻度は2014年の7社に1社から2019年の45社に1社と極めて低くなっていた。しかし2019年の潜在的な使用頻度は4.1社に1社と上昇しており、まだ使用され続けるものと推測される。また、DATの2014年の潜在的な使用頻度は6.7社に1社であったが、使用頻度は2014年の28社に1社から2019年の45社に1社と低下していた。DAPの2014年の潜在的な使用頻度は6.7社に1社であったが、使用頻度は2014年のゼロから2019年の45社に1社とわずかに上昇していた。DAT、DAPともに2019年の潜在的な使用頻度からすると今後ある程度の上昇は見込めるものと推測する。

2 適正なトレード・タームズの使用を促す方策

筆者は2004年当時「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」³³⁾と仮説を立てたが、それは2007年に大阪地域の貿易業者を対象とした調査結果から証明された³⁴⁾。

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

33) 吉田, 前掲論文bを参照のこと。

34) 吉田, 前掲論文aを参照のこと。

い業者の増加が常態化していることは、その後の数々の調査においても実証されてきたところである³⁵⁾。またこの仮説は、香川における調査結果からも実証された。

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トレード・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、あわせてコンテナ・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。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することが求められよう。

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・タームズを知ら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³⁶⁾を軸としたインコタームズ内容の抜本的な見直し

35) 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、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—」『日本貿易学会年報JAFTAB』第51号、2014年3月、3～13頁、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、吉田友之「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—2013年アンケート調査より—」『関西大学商学論集』第60巻2号、2015年9月、43～58頁、吉田友之「熊本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年アンケート調査との比較—」『関西大学商学論集』第61巻2号、2016年1月、67～83頁、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、53～70頁、吉田友之「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—」『関西大学商学論集』第65巻1号、2020年6月、73～93頁、吉田友之「徳島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考察—2019年アンケート調査の追加版—」『関西大学商学論集』第66巻1号、2021年6月、22～36頁を参照のこと。

36) 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JAFTAB』第38号、2001年3月を参照のこと。

を含めた何らかの措置を検討する余地がある³⁷⁾。

アンケート調査にご協力頂いた香川県の各企業に対して御礼申し上げるとともに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

37) 2020年1月より発効した2020年版インコタームズでも、その改定作業の裏側はうかがい知ることはできないが、筆者の見るところ残念ながらトレード・タームズの利用者目線から改定がなされたように考えられない。