

# 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—

吉田友之

## はじめに

企業が直接貿易を始めるには国内取引とは異なる様々な専門的知識や基礎的な語学力が必須となる。そのような能力を有する人材の不足により、地方に所在する企業は、商社などを経由した間接貿易に甘んじ、未だ直接貿易に踏みきれずにいる場合が多い。それを始めるための多くの専門的知識があるが、その中の必須事項の一つがトレード・ターム (Trade Terms; 貿易定型取引条件) である。

徳島県では、港湾法上の重要港湾である徳島小松島港コンテナターミナルが完成し2011年3月供用を開始した。この新ターミナルは、1万5千トン級の大型コンテナ船が寄港可能で、四国最大級の荷役能力を有するガントリークレーンなどを導入している。徳島県では徳島小松島港～プサン港 (韓国) の間に定期コンテナ航路が週3便就航している。また国際コンテナ戦略港湾である阪神港に近く、阪神港との間に国際フィーダー航路<sup>1)</sup>が週1便就航している<sup>2)</sup>。運送コスト面からは、例えば四国の港から阪神港に接続するトータルコストは、それらの港からプサン港に接続する場合のそれと比べて、かなり割高となっている<sup>3)</sup>。貿易業者が使用するトレード・タームズは、その一側面として価格構成要素を表示しており、貿易業者が取引交渉戦略上運送に関わるコストを価格に反映させるのか否かを検討する場合にも重要な知識となる。

以上より、貿易業者は、適正なトレード・タームズを使用しているのかどうかを明らかにし、

---

1) 国土交通省は、国際コンテナ戦略港湾と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を「国際フィーダー航路」という名称に改めた (国土交通省港湾局『国際コンテナ戦略港湾政策の進捗状況』平成28 (2016) 年5月24日, 11頁)。

2) 2019年アンケート結果によると、積出港では、神戸港、大阪港、徳島小松島港の順、積出空港では、関西空港、成田空港の順となっていた。荷降港では、神戸港、徳島小松島港、大阪港の順、荷降空港では、関西空港、中部空港・福岡空港の順となっていた。

3) 羽鳥敬彦、吉田友之、高橋望「関西圏の国際交通基礎構造をめぐる諸問題の研究」『関西大学商学論集』第61巻3号, 2016年12月, 38~40頁。

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、未使用であるが理解しているトレード・タームズはいかなるものか、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・タームズの使用打診・被使用打診の有無とその結果、などについて2014年および2019年に実施したアンケート結果に基づいて考察し、あわせてその時系列的な考察を通じて、今後のトレード・タームズの使用動向についての予測を行うとともに、適正なトレード・タームズの使用を促す方策を打ち出したい。

## 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）徳島貿易情報センター編『徳島県国際取引企業名簿2013』徳島県商工労働部観光国際局国際戦略課グローバル戦略室 に掲載された企業中、現在直接輸出および／または直接輸入を行っているとの記載のある全企業。

2) 日本貿易振興機構（ジェトロ）徳島貿易情報センター編『徳島県国際取引企業名簿2017』徳島県商工労働部 に掲載された企業中、現在直接輸出および／または直接輸入を行っているとの記載のある全企業。

### 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94件で回収数45件であった。そのうち有効回答数は39件で、6件は「直接貿易は行っていない」であった。したがって、回収率は47.9%<sup>4)</sup>、有効回収率は

---

4)  $45 \div 94$ 件

41.5%<sup>5)</sup>、無効回答を除く有効回答率は44.3%<sup>6)</sup>であった。

2) アンケート調査票送付総数154件で回収数50件であった。そのうち有効回答数は38件で、12件は、「商社などを経由」〔6件〕、「国内取引のみ」〔3件〕、「現在貿易していない」〔2件〕、「現在輸出していない」〔1件〕の直接貿易は行っていなかった。したがって、回収率は32.5%<sup>7)</sup>、有効回収率は24.7%<sup>8)</sup>、無効回答を除く有効回答率は26.8%<sup>9)</sup>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）<sup>10)</sup> (単位%)

	2014年 (39件)	2019年 (38件)
輸出入業	10件 (25.6)	10件 (26.3)
輸出業	17件 (43.6)	12件 (31.6)
輸入業	12件 (30.8)	16件 (42.1)
その他	0件 (0.0)	0件 (0.0)

#### 2) 結果の分析

2014では、「輸出入業」は4割強、「輸入業」は約3割、「輸出入業」は約2割5分を占めていた。2019では、「輸入業」は4割強、「輸出業」は3割強、「輸出入業」は約2割6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ポイント強の低下をした反面、「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。

5) 39件 ÷ 94件

6) 39件 ÷ (94件 - 6件)

7) 50件 ÷ 154件

8) 38件 ÷ 154件

9) 38件 ÷ (154件 - 12件)

10) 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]<sup>11)</sup> (右段：回答数ベース)  
(単位%)

	2014年 〔38件〕 (50件)	2019年 〔37件〕 (54件)
定期コンテナ船	29件 〔76.3〕 (58.0)	27件 〔73.0〕 (50.0)
定期在来船	2件 〔5.3〕 (4.0)	6件 〔16.2〕 (11.1)
不定期バラ積船 (備船含む)	4件 〔10.5〕 (8.0)	4件 〔10.8〕 (7.4)
不定期タンカー船 (備船含む)	0件 〔0.0〕 (0.0)	0件 〔0.0〕 (0.0)
定期・不定期航空機	13件 〔34.2〕 (26.0)	14件 〔37.8〕 (25.9)
その他	2件 <sup>12)</sup> 〔5.3〕 (4.0)	3件 <sup>13)</sup> 〔8.1〕 (5.6)

## 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1.3社に1社、「航空機」は2.9社に1社、「不定期バラ積船」は9.5社に1社、「定期在来船」、「その他」はともに19.0社に1社の回答頻度となっていた。「その他」はEMSとの回答であり、実質的に航空機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1.4社に1社、「航空機」は2.6社に1社、「定期在来船」は6.2社に1社、「不定期バラ積船」は9.2社に1社、「その他」は12.3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1.3~1.4社に1社の最も高い利用頻度で推移していた。「航空機」は2.9~2.6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19.0~6.2社に1社の増加傾向の利用頻度で推移していた。「不定期バラ積船」は9.5~9.2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では、「定期コンテナ船」は6割弱~5割、「航空機」は2割6分~約2割6分、「不定期バラ積船」は1割弱、「定期在来船」は4分~1割強、「その他」は4分~約6分の比率で推移していた。

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

11) 回答頻度を示す (回答者が選択回答した割合)。

12) EMS (2件)

13) 郵送 (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、徳島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（39件）	2019年（37件）
貴社（自社）	15件（38.5）	10件（27.0）
取引先	7件（17.9）	11件（29.7）
一概に誰とはいえない	17件（43.6）	16件（43.3）
その他	0件（0.0）	0件（0.0）

#### 2) 結果の分析<sup>14)</sup>

2014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割弱、「取引先」は2割弱を占めていた。

2019では、「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」は4割強、「取引先」は約3割、「貴社（自社）」は3割弱を占めていた。

時系列では、トレード・タームズの決定に対して8割強～約7割の比率で「貴社（自社）」が関わる可能性があったが、その決定に対して「取引先」の関わり度合いは2割弱から約3割に増加していた。

### 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。

14) 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 〔38件〕(118件)	2019年 〔34件〕(102件)
FAS	0件 〔0.0〕(0.0)	1件 〔2.9〕(1.0)
FOB	24件 〔63.2〕(20.5)	21件 〔61.8〕(20.6)
CFR (C&F)	17件 〔44.7〕(14.4)	16件 〔47.1〕(15.7)
CIF	23件 〔60.5〕(19.5)	21件 〔61.8〕(20.6)
DES <sup>15)</sup>	1件 〔2.6〕(0.8)	0件 〔0.0〕(0.0)
DEQ <sup>16)</sup>	1件 〔2.6〕(0.8)	0件 〔0.0〕(0.0)
FOB Airport (FOA) <sup>17)</sup>	12件 〔31.6〕(10.2)	8件 〔23.5〕(7.8)
FCA	7件 〔18.4〕(5.9)	7件 〔20.6〕(6.9)
CPT	3件 〔7.9〕(2.5)	2件 〔5.9〕(2.0)
CIP	4件 〔10.5〕(3.4)	3件 〔8.8〕(2.9)
EXW	12件 〔31.6〕(10.2)	9件 〔26.5〕(8.8)
DAF	0件 〔0.0〕(0.0)	0件 〔0.0〕(0.0)
DDU <sup>18)</sup>	7件 〔18.4〕(5.9)	6件 〔17.6〕(5.9)
DDP	5件 〔13.2〕(4.2)	3件 〔8.8〕(2.9)
DAT <sup>19)</sup>	2件 〔5.3〕(1.7)	1件 〔2.9〕(1.0)
DAP <sup>20)</sup>	0件 〔0.0〕(0.0)	4件 〔11.8〕(3.9)

## 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。

15) 2010年版インコタームズから削除された規則。

16) 2010年版インコタームズから削除された規則。

17) 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。

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新規に規定された規則。

20) 2010年版インコタームズから新規に規定された規則。

回答者ベースでは以下のようになっていた。

2014では、在来船用のトレード・タームズである、FOBは1.6社に1社、CIFは1.7社に1社、CFR（C&F）は2.2社に1社の使用頻度となっていた。DES、DEQはともに38.0社に1社、FOB Airport（FOA）は3.2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<sup>21)</sup>と称された、FCAは5.4社に1社、CIPは9.5社に1社、CPTは12.7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3.2社に1社、DDUは5.4社に1社、DDPは7.6社に1社、DATは19.0社に1社の使用頻度となっていた。

2019では、FOB、CIFはともに1.6社に1社、CFR（C&F）は2.1社に1社、FASは34.0社に1社の使用頻度となっていた。FOB Airport（FOA）は4.2社に1社の使用頻度となっていた。つぎに、FCAは4.8社に1社、CIPは11.3社に1社、CPTは17.0社に1社の使用頻度となっていた。EXWは3.8社に1社、DDUは5.7社に1社、DAPは8.5社に1社、DDPは11.3社に1社、DATは34.0社に1社の使用頻度となっていた。

時系列では、FOBは1.6社に1社の最も高い使用頻度で推移していた。CIFは1.7～1.6社に1社の高い使用頻度で推移していた。CFR（C&F）は2.2～2.1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3.2～4.2社に1社の使用頻度で推移していた。FCAは5.4～4.8社に1社、CIPは9.5～11.3社に1社、CPTは12.7～17.0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3.2～3.8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5.4～5.7社に1社と中位の使用頻度で推移していた。DDP、DATはそれぞれ7.6～11.3社に1社、19.0～34.0社に1社の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、計約5割5分～約5割7分で推移していた。FOB Airport（FOA）では、約1割～1割弱で推移していた。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1割強と低い比率で推移していた。Ex・Delivered系タームズである、EXWは約1割～1割弱、DDUは約6分、DDPは約4分～約3分、DATは約2分～1分で推移していた。

---

21) 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*<sup>®</sup> 2010 (ICC Rules for the use of domestic and international trade terms) & Chambre de Commerce Internationale, *INCOTERMS*<sup>®</sup> 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<sup>®</sup>2010』2010年10月、130～31頁）。

## 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・タームズの比較  
〔左段：回答者ベース〕(右段：回答数ベース) (単位%)

	2014年 〔26件〕(72件)	2019年 〔22件〕(79件)
FAS	5件 〔19.2〕(6.9)	9件 〔40.9〕(11.4)
FOB	7件 〔26.9〕(9.7)	7件 〔31.8〕(8.9)
CFR (C&F)	10件 〔38.5〕(14.0)	4件 〔18.2〕(5.1)
CIF	9件 〔34.6〕(12.5)	6件 〔27.3〕(7.6)
DES <sup>22)</sup>	0件 〔0.0〕(0.0)	2件 〔9.1〕(2.5)
DEQ <sup>23)</sup>	0件 〔0.0〕(0.0)	2件 〔9.1〕(2.5)
FOB Airport (FOA) <sup>24)</sup>	7件 〔26.9〕(9.7)	9件 〔40.9〕(11.4)
FCA	6件 〔23.1〕(8.3)	8件 〔36.4〕(10.1)
CPT	3件 〔11.5〕(4.2)	6件 〔27.3〕(7.6)
CIP	7件 〔26.9〕(9.7)	3件 〔13.6〕(3.8)
EXW	5件 〔19.2〕(6.9)	7件 〔31.8〕(8.9)
DAF	0件 〔0.0〕(0.0)	2件 〔9.1〕(2.5)
DDU <sup>25)</sup>	1件 〔3.8〕(1.4)	4件 〔18.2〕(5.1)
DDP	4件 〔15.4〕(5.6)	2件 〔9.1〕(2.5)

22) 2010年版インコタームズから削除された規則。

23) 2010年版インコタームズから削除された規則。

24) 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。

25) 2010年版インコタームズから削除された規則。



DAT <sup>26)</sup>	5件 〔19.2〕 (6.9)	5件 〔22.7〕 (6.3)
DAP <sup>27)</sup>	3件 〔11.5〕 (4.2)	3件 〔13.6〕 (3.8)

## 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<sup>28)</sup>。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利用率・使用頻度<sup>29)</sup>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3.7社に1社、FCAは4.3社に1社、CPTは8.7社に1社の潜在的利用頻度となっていた。Ex・Delivered系タームズである、EXW、DATはともに5.2社に1社、DDPは6.5社に1社、DAPは8.7社に1社、DDUは26.0社に1社の潜在的利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、CFR (C&F) は2.6社に1社、CIFは2.9社に1社、FOBは3.7社に1社、FASは5.2社に1社の潜在的利用頻度となっていた。FOB Airport (FOA) は3.7社に1社の潜在的利用頻度となっていた。

2019では、FCAは2.7社に1社、CPTは3.7社に1社、CIPは7.3社に1社の潜在的利用頻度と

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) 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〕

29) 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〕

なっていた。EXWは3.1社に1社、DATは4.4社に1社、DDUは5.5社に1社、DAPは7.3社に1社、DDPは11.0社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

FASは2.4社に1社、FOBは3.1社に1社、CIFは3.7社に1社、CFR (C&F) は5.5社に1社、FOB Airport (FOA) は2.4社に1社の潜在的使用頻度となっていた。

時系列では、FCAは4.3~2.7社に1社の最も高い潜在的使用頻度で推移していた。CPTは8.7~3.7社に1社、CIPは3.7~7.3社に1社の潜在的使用頻度で推移していた。EXWは5.2~3.1社に1社、DATは5.2~4.4社に1社、DDPは6.5~11.0社に1社、DAPは8.7~7.3社に1社、DDUは26.0~5.5社に1社の潜在的使用頻度で推移していた。

FASは5.2~2.4社に1社、FOBは3.7~3.1社に1社、CFR (C&F) は2.6~5.5社に1社、CIFは2.9~3.7社に1社、FOB Airport (FOA) は3.7~2.4社に1社の潜在的使用頻度で推移していた。

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。

コンテナ・トレード・タームズは計2割強で推移していた。在来船用のトレード・タームズは計4割強~3割強の潜在的使用率で推移していた。EXWは約7分~1割弱、FOB Airport (FOA) は約1割~1割強、DDUは約2分~約5分、DDPは約6分~約3分、DATは約7分~約6分、DAPは約4分の潜在的使用率で推移していた。

## 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、なぜこれらのトレード・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の使用理由の比較  
[左段: 回答者ベース] (右段: 回答数ベース) (単位%)

	2014年 [36件] (74件)	2019年 [34件] (62件)
定期在来船を利用	11件 [30.6] (14.8)	3件 [8.8] (4.8)
従来から使用し不都合・問題がない	22件 [61.1] (29.7)	25件 [73.5] (40.4)
取引先からの求めに応じて	22件 [61.1] (29.7)	21件 [61.8] (33.9)

価格採算の意味で使用	7件 〔19.4〕(9.5)	7件 〔20.6〕(11.3)
輸出入申告価格がFOB価格・CIF価格	5件 〔13.9〕(6.8)	3件 〔8.8〕(4.8)
それ以外のタームズを知らない	5件 〔13.9〕(6.8)	3件 〔8.8〕(4.8)
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	2件 <sup>30)</sup> 〔5.6〕(2.7)	0件 〔0.0〕(0.0)

## 2) 結果の分析

回答者ベースでは以下ようになっていた。

2014では、「従来から使用していて不都合や問題がないから」、「取引先からの求めに応じて」はともに1.6社に1社、「定期在来船を使用しているため」は3.3社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は5.1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」はともに7.2社に1社、「その他」は18.0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1.4社に1社、「取引先からの求めに応じて」は1.6社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は4.8社に1社、「定期在来船を使用しているため」、「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」、「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11.3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ようになっていた。

「取引先からの求めに応じて」は、約3割～3割強で推移していた。「従来から使用していて不都合や問題がないから」は、約3割～約4割で推移していた。「定期在来船を使用しているため」は、約1割5分～約5分で推移していた。「価格採算の意味で使用しているため」は、約1割～1割強で推移していた。「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」、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」はともに約7分～約5分で推移していた。

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。また「価格採算の意味で使用しているため」は、両年ともに、以上の理由につぐほぼ同じ回答頻度・比率で推移しており、それらのタームズを使用する理由となっていた。一方、「税関への輸出入申告価

30) 債権管理のため（1件）

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、ともにそれぞれの回答頻度・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、2014と比べて2019には回答頻度・比率が低下し、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は少なくなっていた。また「定期在来船を使用しているため」は大きく低下し、FOB, CFR, CIFに適合する運送手段は在来船であるとの理解が低下したためなのか、それともこの選択肢以外に適合する選択項目がなかったためなのかの判断はし難い。

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：2014：17.9%，2019：29.8%）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：2014：29.7%，2019：33.9%）は増加していた。とくにFOB, CFR, CIFの使用については、「取引先」の意向が強く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」もまた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 (15件)	2019年 (17件)
その使用打診した	3件 (20.0)	3件 (17.6)
取引先に理解を求めて使用	2件 (66.7)	3件 (75.0)
取引先との力関係から使用	0件 (0.0)	1件 (25.0)
取引先(相手)が無知で不使用	0件 (0.0)	0件 (0.0)
その他	1件 <sup>31)</sup> (33.3)	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2割、2019では約1割8分の回答比率で推移し

31) 客先の指定が99%ある。

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兩年ともに少ないうえにそれらの打診率は増加傾向にはなく、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、2014では約6割7分、2019では7割5分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ではゼロ、2019では2割5分の回答比率であった。また、2014では「その他」は約3割3分であった。その記載内容から推測すると、それらのタームズの使用打診をしたところ相手方からそれらのタームズ使用について指定を受けたとみられる。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、兩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実受率は、兩年ともにほぼ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 (27件)	2019年 (31件)
その使用打診を受けた	6件 (22.2)	4件 (12.9)
取引先から説明を受け使用受入	5件 (83.3)	2件 (40.0)
当方が無知で不使用	0件 (0.0)	1件 (20.0)
取引先との力関係から使用受入	1件 (16.7)	2件 (40.0)
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では約2割2分、2019では約1割3分の回答比率であった。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兩年ともに少ないうえにそれらの被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では約8割3分、2019では4割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では約1割7分、2019では4割の回答比率であった。「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、2014ではゼロ、2019では2割の回答比率であった。

コンテナ・トレード・タームズを知らない者であっても、その使用の打診を受けた場合のそれらのタームズの受入率は、2014では10割、2019では8割となっていた。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、徳島県に所在する貿易業者を対象とした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。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・比率となっていた。DDUは、2010年版インコタームズにおいて削除され、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。しかし、DAPは2019年には使用頻度・比率は増加したもののDDUも依然として使用されていた。

つぎに「トレード・タームズの潜在的使用頻度・使用比率」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・比率」のそれらのタームズと比べて若干高くなっていた。したがって、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、劇的な増加につながりにくいものと推測できよう。また、コンテナ・トレード・タームズの潜在的な使用頻度・比率は、在来船用のタームズである、FOB, CFR (C&F), CIFのそれと比べてなお低い水準にあった。それからみても、コンテナ・トレード・タームズの使用頻度・比率は、今後も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・比率と比べてほぼ同じであり、今後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、潜在的な使用頻度・比率は、使用頻度・比率と比べてとくに2019年ではほぼ同じであり今後とも横ばい傾向を示すものと考えられる。1990年版インコタームズで削除されたFOAでは、潜在的な使用頻度・比率は、使用頻度・比率と比べて若干高くなっており、今後も一定の増加傾向を示すものと考えられる。

## 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」<sup>32)</sup>と推論し、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<sup>33)</sup>。

この推論、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、その後の調査においても実証されてきたところである<sup>34)</sup>。またこの推論は、徳島における調査結果からも実証された。

---

32) 吉田, 前掲論文bを参照のこと。

33) 吉田, 前掲論文aを参照のこと。

34) 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頁を参照のこと。

筆者の他の論文においても述べたように、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、使用者の増加へと結びつけたとはいえない。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、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・タームズを知らず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<sup>35)</sup>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余地がある<sup>36)</sup>。

アンケート調査にご協力頂いた徳島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

原則対面授業となる中、変異型コロナウィルスの感染拡大による第4波の到来を懸念しつつ、千里山にて。〔2021年3月30日〕

35) 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。

36) 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ができないが、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。