

貿易取引における航空運送時の取引条件に関する一考察

—地方空港地域に所在する貿易業者を対象として—

吉田友之

はしがき

近年航空機を使用したわが国における貿易取引は、金額・数量ともに増加してきており、今や航空貨物運送は海上貨物運送と並立する重要な運送手段となった。地方においても地方官庁や地元財界が中心となって、海外の諸都市と地方空港を直接結ぶ国際航空路を順次開設し、地方に所在する中小貿易業者は貨物の新たな運送手段を獲得した。本研究では、全国の旧F A Z (Foreign Access Zone; 輸入促進地域)¹⁾ 地域およびその周辺地域の中で従来貿易が決して盛んとはいえない地方空港地域(石川, 福井, 岡山, 長崎, 広島, 宮城・福島・秋田県)でもおもに航空機を利用し貿易取引を行っている中小貿易業者を対象にアンケート調査や聴き取り調査を実施することにより、地方空港地域での航空機利用による貿易取引はいかなる特長や問題点をゆうしているのかについて明らかにするとともに、貿易取引を円滑に行ううえで最も重要なトレード・タームズに焦点をあてて、どの程度の理解度と適正使用度をゆうしているのかの調査分析を行う。本研究の結果は、将来、旧F A Z 地域に指定された以外の地方空港地域で貿易取引を行う業者のトレード・タームズの理解度およびその適正使用度を推測するための糸口となるとともに、それらの地域が今後積極的に貿易振興を行う際のソフト面の整備方法について有益な道標ともなろう。これまで、これに類する研究は一つあるがその調査対象とした先は首都圏に所在する大手貿易業者であり²⁾、筆者が研究の対象とした地方に所在する中小貿易業者ではない。その意味で、本研究は、本邦初の調査対象・内容研究であり、その成果は地方が地元空港を利用した経済活性化策の貿易実務面における一助となるものと考えられる。

1) わが国では1990年代の初めから貿易黒字が拡大する中、輸入インフラの不足が円滑な輸入の障害になっていることなどが米国より指摘された。このような状況の中で輸入促進および対内投資事業の円滑化を図るため、1992年3月に「輸入促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」(いわゆるF A Z法)が制定された。同法は、当初1996年までの時限立法であったが、1995年にその時限が2006年まで延長後同年5月付けで廃止となった。

2) 小林見他『我国における航空貨物運送の実態調査—よりよい航空貨物運送の実現のために—』日本大学経済学部産業経営研究所, 2004年。

第1章 石川県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

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

2007年11月から2008年3月

3) 調査対象者

ジェトロ (Japan External Trading Organization ; JETRO : 日本貿易振興機構) で一般に公開している業者名簿をもとに、取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票、アンケート実施の趣意書 (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 (いわゆる郵送調査法)。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。なお未回答先へは聴き取り調査を行った。

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数31件で回収数30件であった。そのうち有効回答数は21件で、9件は「直接貿易は行っていない」、「航空機は利用していない」などであった。したがって回収率は96.8% (30件÷31件)、有効回収率は67.7% (21件÷31件)、無効回答を除く有効回収率は95.5% (21件÷(31件-9件)) であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態 (回答数ベース) | | | | |
|---------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 21(件) | 10 | 4 | 7 | 0 |
| 100(%) | 47.7 | 19.0 | 33.3 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が5割弱を占め、「輸出業」、「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。しかし、「輸入業」は3割強を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は、「輸出業」を含めて7割弱、「輸入業」を含めて約8割で、

兼業者を含めた「輸入業」が比較的高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰と はいえない | その他 |
|--------|------|-----|----------------|-----|
| 21(件) | 9 | 0 | 12 | 0 |
| 100(%) | 42.9 | 0.0 | 57.1 | 0.0 |

(2) 分析

「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」が6割弱を占め、「自社」が4割強となっていた。「取引先」との回答はなく、トレード・タームズの選定に際して、「自社」が主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・タームズを使用するか否かに対して自社の果たす役割が大きいことになる。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た³⁾。

(1) 結果

| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
|--------|------|------|-----|------|--------------|------|-----|-----|-----|
| 20(件) | 6 | 3 | 0 | 15 | 10 | 15 | 1 | 1 | 0 |
| 100(%) | 30.0 | 15.0 | 0.0 | 75.0 | 50.0 | 75.0 | 5.0 | 5.0 | 0.0 |

| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
|-----|-----|------|-----|----------------------|---------|---------|
| 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 |
| 0.0 | 0.0 | 10.0 | 5.0 | 15.0 | 0.0 | 0.0 |

(2) 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ1.3社, 1.3社, 2社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB

3) 他にEMSという回答があった。

Airport (FOA)⁴⁾ は、6.7社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCA, CPT, CIPのコンテナ・トレード・タームズはそれぞれ6.7社, 20社, 20社に1社の頻度で使用され、在来船用のトレード・タームズに比べて低い頻度で使用されていた。FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは、海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり、航空機の利用時には不適合なタームズである。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは、海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり、航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは、EXWは3社に1社, DDUは10社に1社, DDPは20社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合する。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------|------|------|------|--------------|------|------|------|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 14(件) | 7 | 3 | 4 | 3 | 4 | 2 | 5 | 4 | 1 |
| 100(%) | 50.0 | 21.4 | 28.6 | 21.4 | 28.6 | 14.3 | 35.7 | 28.6 | 7.1 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | |
|-----------------------------|-----|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 2 | 1 | 2 | 3 | 5 | 0 | 0 |
| 14.3 | 7.1 | 14.3 | 21.4 | 35.7 | 0.0 | 0.0 |

(2) 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することにな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。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ4.7社, 2.8社, 3.5社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると、FCAで1.4倍、CPTで7.1倍、CIPで5.7倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がとくにCPT, CIPで高いことが分かった。Ex, Delivered系のタームズは、EXWは2社に1社の回答頻度、DDUは7社に1社、DDPは4.7社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)の結果と比べると、EXWで1.5倍、DDUで1.4倍、DDPで4.3倍となり、使用経験はないが知っている者

4) 同タームズは、インコタームズには1976年に最初に規定され1980年の改訂時にも盛り込まれたが、1990年の改訂時に削除され現在にいたっている。

の回答頻度がとくにDDPで高いことが分かった。FOB Airport (FOA) は、2.8社に1社の回答頻度で、この頻度は上記3)の結果と比べると2.4倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干高いことが分かった。

5) 上記3) で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は、上記3) 使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用したのですか」(主な理由を1～4つ回答) について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由 (回答者ベース) | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|---------------------|----------------|--------------|------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|-------------------|
| 全 体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから (慣行的に) | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB価格CIF価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 ⁵⁾ |
| 19(件) | 5 | 14 | 3 | 10 | 4 | 5 | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 100(%) | 26.3 | 73.7 | 15.8 | 52.6 | 21.1 | 26.3 | 15.8 | 15.8 | 5.3 | 5.3 |

(2) 分析

「従来から使用しているから (慣行的に)」は1.4社に1社、「取引先からの求めに応じて」は1.9社に1社の回答頻度であることが分かった。一方、「航空機を使用しているから」、「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3.8社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は4.7社に1社の回答頻度となっていた。また、「特にクレームや紛争が生じないから」、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」、「適正なトレード・タームズであるから」は6.3社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも、取引先からの求めに応じてFOB、C&F(CFR)、CIFを使用し、従来からそれらのタームズを当然のように使用していることが多いことが分かった。航空機を使用しているから、輸出入申告価格との関係から、価格採算の意味から、適正なタームズであるからなど、それらのタームズの積極的な使用理由は回答頻度が低かった。また「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は6.3社に1社の頻度であり、トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言い難い。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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」について質問したとこ

5) 「船の遅れのための一時的な利用」

ろ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|------|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 8(件) | 4 | 4 | 0 |
| 100(%) | 50.0 | 50.0 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打 診 結 果 | | | | |
|---------|--------------------|-------------------|------------------|-----|
| 全 体 | 理解を求め受け 入れてもらった | 相手が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れさせた | その他 |
| 4(件) | 2 | 0 | 2 | 0 |
| 100(%) | 50.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 |

(2) 分析

「使用を打診したことがある」、「使用を打診したことがない」はそれぞれ5割となっていた。打診した場合には航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズは100%の割合で相手方に受け入れてもらっていた。つまり、「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」、「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」はそれぞれ50%を占めていた。打診した場合にはそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|------|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 13(件) | 4 | 9 | 0 |
| 100(%) | 30.8 | 69.2 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打診された結果 | | | | |
|---------|-------------------|-------------------|----------------|-----|
| 全 体 | 説明を受けた うえで使用した | 当方が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れた | その他 |
| 4(件) | 2 | 0 | 2 | 0 |
| 100(%) | 50.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 |

（２） 分析

「打診されたことがない」は約7割、「打診されたことがある」は約3割となっており、FCA、CPT、CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が高い比率を占めていた。しかし、打診された場合には打診を受けた側は、同トレード・タームズを100%受け入れている。つまり、「取引先からこれらのトレード・タームズについての説明を受けたうえで使用した」、「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た」がそれぞれ50%を占めていた。打診された者は少ないが、打診された者はそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

第2章 福井県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

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

2007年11月から2008年3月

3) 調査対象者

ジェトロ（Japan External Trading Organization；JETRO：日本貿易振興機構）で一般に公開している業者名簿をもとに、取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票、アンケート実施の趣意書（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（いわゆる郵送調査法）。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数83件で回収数44件であった。そのうち有効回答数は37件で、7件は「航空機は利用していない」などであった。したがって回収率は53%（44件÷83件）、有効回収率は44.6%（37件÷83件）、無効回答を除く有効回収率は48.7%（37件÷（83件－7件））であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態 (回答数ベース) | | | | |
|---------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 37(件) | 27 | 8 | 2 | 0 |
| 100(%) | 73.0 | 21.6 | 5.4 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が7割強を占め、「輸出業」、「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。兼業者の比率が比較的が高く、「輸出者」は2割強を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は、「輸出業」を含めて9割強、「輸入業」を含めて8割弱で、兼業者を含めた「輸出業」が高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの決定者 (回答数ベース) | | | | |
|------------------------|------|-----|------------|-----|
| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰とはいえない | その他 |
| 37(件) | 7 | 2 | 28 | 0 |
| 100(%) | 18.9 | 5.4 | 75.7 | 0.0 |

(2) 分析

「一概に誰とはいえない (ケースバイケース)」が7割強を占め、「自社」が2割弱となっていた。「取引先」が1割弱で、トレード・タームズの選定に際して、「自社」が一定の主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・タームズを使用するか否かに対して自社の果たす役割があることになる。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|---------------------------|------|-----|-----|------|--------------|------|-----|-----|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 36(件) | 15 | 3 | 0 | 27 | 19 | 25 | 3 | 1 | 0 |
| 100(%) | 41.7 | 8.3 | 0.0 | 75.0 | 52.8 | 69.4 | 8.3 | 2.8 | 0.0 |

| 使用経験のあるトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|--------------------------|-----|------|-----|-------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 1 | 1 | 4 | 2 | 9 | 0 | 0 |
| 2.8 | 2.8 | 11.1 | 5.6 | 25.0 | 0.0 | 0.0 |

（２） 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ1.3社, 1.4社, 1.9社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB Airport (FOA) は, 4社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCA, CPT, CIPのコンテナ・トレード・タームズはそれぞれ12社, 12社, 35.7社に1社の頻度で使用され, 在来船用のトレード・タームズに比べて低い頻度で使用されていた。FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは, 海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり, 航空機の利用時には不適合なタームズである。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは, 海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり, 航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは, EXWは2.4社に1社, DDUは9社に1社, DDPは17.9社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合する。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た⁶⁾。

（１） 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------|------|------|------|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 28(件) | 8 | 10 | 7 | 6 | 11 | 8 | 4 | 8 | 4 |
| 100(%) | 28.6 | 35.7 | 25.0 | 21.4 | 39.3 | 28.6 | 14.3 | 28.6 | 14.3 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|-------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 5 | 5 | 6 | 9 | 8 | 9 | 4 |
| 17.9 | 17.9 | 21.4 | 32.1 | 28.6 | 32.1 | 14.3 |

（２） 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することになるかもしれないトレード・タームズを占

6) 他にCOD, CADという回答があった。

ううえでの一つの指標になるものと考えられる。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ2.8社, 7社, 3.5社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は, 上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると, FCAで4.3倍, CPTで1.7倍, CIPで10.2倍となり, 使用経験はないが知っている者の回答頻度がFCAおよびとくにCIPで高いことが分かった。Delivered系のタームズは, DDUは4.7社に1社, DDPは3.1社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は, 上記3)の結果と比べると, DDUで1.9倍, DDPで5.8倍となり, 使用経験はないが知っている者の回答頻度がとくにDDPで高いことが分かった。FOB Airport (FOA) は, 3.5社に1社の回答頻度で, この頻度は上記3)の結果と比べると1.1倍となり, 使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干高いことが分かった。

5) 上記3) で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は, 上記3) 使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用したのですか」(主な理由を1~4つ回答) について質問したところ, 次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由 (回答者ベース) | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|------------|----------------------|----------------|--------------|-----------------|-----|
| 全 体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB 価格CIF 価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 |
| 37(件) | 10 | 24 | 9 | 20 | 11 | 9 | 6 | 10 | 2 | 1 |
| 100(%) | 27.0 | 64.9 | 24.3 | 54.1 | 29.7 | 24.3 | 16.2 | 27.0 | 5.4 | 5.3 |

(2) 分析

「従来から使用しているから(慣行的に)」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社の回答頻度であることが分かった。一方, 「価格採算の意味で使用しているため」は3.4社に1社, 「航空機を使用しているから」, 「適正なトレード・タームズであるから」は3.7社に1社, 「特にクレームや紛争が生じないから」, 「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4.1社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも, 取引先からの求めに応じてFOB, C&F (CFR), CIFを使用し, 従来からそれらのタームズを当然のように使用していることが多いことが分かった。航空機を使用しているから, 輸出入申告価格との関係から, 価格採算の意味から, 適正なタームズであるからなど, それらのタームズの積極的な使用理由は回答頻度が低かった。また「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は6.2社に1社の頻度であり, トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言い難い。これは航空機を使用しながらこれらのタームズが適正であるとの回答頻度からも明

らかである。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|------|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 17(件) | 2 | 15 | 0 |
| 100(%) | 11.8 | 88.2 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打 診 結 果 | | | | |
|---------|----------------|---------------|--------------|-----|
| 全 体 | 理解を求め受け入れてもらった | 相手が無知で使用しなかった | 力関係から受け入れさせた | その他 |
| 2(件) | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 100(%) | 100.0 | 0.0 | 0 | 0.0 |

(2) 分析

「使用を打診したことがない」は9割弱、「使用を打診したことがある」は1割強となっており、FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズを知っている者であっても、使用を打診したことがない者が非常に高い比率を占めていた。しかし、打診した場合にはコンテナ・トレード・タームズは100%の割合で相手方に受け入れてもらっていた。つまり、「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」との回答のみであった。打診した場合にはそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|------|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 32(件) | 6 | 26 | 0 |
| 100(%) | 18.8 | 81.2 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打診された結果 | | | | |
|---------|-------------------|-------------------|----------------|-------------------|
| 全 体 | 説明を受けた うえで使用した | 当方が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れた | その他 ⁷⁾ |
| 6(件) | 2 | 0 | 3 | 1 |
| 100(%) | 33.3 | 0.0 | 50.0 | 16.7 |

(2) 分析

「打診されたことがない」は8割強, 「打診されたことがある」は2割弱となっており, FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が高い比率を占めていた。しかし, 打診された場合には打診を受けた側は, 同トレード・タームズを8割強の割合で受け入れている。つまり, 「取引先からこれらのトレード・タームズについての説明を受けたうえで使用した」が33.3%, 「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た」が50%を占めていた。打診された者は少ないが, 打診された者は大部分がそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

第3章 岡山県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

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

2007年11月から2008年3月

3) 調査対象者

ジェトロ(Japan External Trading Organization; JETRO: 日本貿易振興機構)で一般に公開している業者名簿をもとに, 取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票, アンケート実施の趣意書(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(いわゆる郵送調査法)。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。なお未回答先へは聴き取り調査を行った。

7) 「打診は受けたが, FOBを主張した」

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数244件で回収数103件であった。そのうち有効回答数は66件で、25件は「航空機は利用していない」、7件は「宛先不明」、4件は「直接貿易は行っていない」、1件は「回答拒否」であった。したがって回収率は42.2%（103件÷244件）、有効回収率は27.1%（66件÷244件）、無効回答を除く有効回収率は31.9%（66件÷（244件－37件））であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態（回答数ベース） | | | | |
|--------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 66(件) | 37 | 9 | 20 | 0 |
| 100(%) | 56.1 | 13.6 | 30.3 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が6割弱を占め、「輸出業」、「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。しかし、「輸入業」は3割を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は、「輸入業」を含めて9割弱、「輸出業」を含めて7割弱で、兼業者を含めた「輸入業」が高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの決定者（回答数ベース） | | | | |
|-----------------------|------|-----|------------|-----|
| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰とはいえない | その他 |
| 66(件) | 21 | 6 | 38 | 1 |
| 100(%) | 31.8 | 9.1 | 57.6 | 1.5 |

(2) 分析

「一概に誰とはいえない（ケースバイケース）」が6割弱を占め、「自社」が3割強となっていた。「取引先」が1割弱で、トレード・タームズの選定に際して、「自社」がある程度主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・タームズを使用するか否かに対して自社の果たす役割が大きいことになる。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た⁸⁾。

(1) 結果

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|---------------------------|------|-----|-----|------|--------------|------|-----|-----|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 64(件) | 17 | 3 | 1 | 38 | 36 | 38 | 1 | 3 | 0 |
| 100(%) | 26.6 | 4.7 | 1.6 | 59.4 | 56.3 | 59.4 | 1.6 | 4.7 | 0.0 |

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | |
|---------------------------|-----|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 0 | 0 | 10 | 8 | 18 | 1 | 0 |
| 0.0 | 0.0 | 15.6 | 12.5 | 28.1 | 1.6 | 0.0 |

(2) 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ1.7社, 1.7社, 1.8社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB Airport (FOA) は, 3.6社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCA, CPT, CIPのコンテナ・トレード・タームズはそれぞれ21.3社, 64社, 21.3社に1社の頻度で使用され, 在来船用のトレード・タームズに比べて低い頻度で使用されていた。FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは, 海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり, 航空機の利用時には不適合なタームズである。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは, 海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり, 航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは, EXWは3.8社に1社, DDUは6.4社に1社, DDPは8社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合する。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

8) 他にEx-GODOWNという回答があった。

(1) 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|--------------|------|------|------|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 48(件) | 20 | 7 | 7 | 15 | 16 | 13 | 13 | 10 | 3 |
| 100(%) | 41.7 | 14.6 | 14.6 | 31.3 | 33.3 | 27.1 | 27.1 | 20.8 | 6.3 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|----------------------------|-----|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 5 | 4 | 6 | 8 | 9 | 6 | 4 |
| 10.4 | 8.3 | 12.5 | 16.7 | 18.8 | 12.5 | 8.3 |

(2) 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することにな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。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ6.9社, 3.7社, 4.8社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると、FCAで3.1倍、CPTで17.3倍、CIPで4.4倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がFCA, CIPおよびとくにCPTで高いことが分かった。Ex, Delivered系のタームズは、EXWは2.4社に1社、DDUは8社に1社、DDPは6社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)の結果と比べると、EXWで1.6倍、DDPで1.3倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干高いことが分かった。

5) 上記3)で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は、上記3)使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用したのですか」(主な理由を1～4つ回答)について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由（回答者ベース） | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|-------------------|
| 全体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB価格CIF価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 ⁹⁾ |
| 65(件) | 15 | 40 | 11 | 30 | 11 | 8 | 7 | 9 | 9 | 4 |
| 100(%) | 23.1 | 61.5 | 16.9 | 46.2 | 16.9 | 12.3 | 10.8 | 13.8 | 13.8 | 6.2 |

9)・「契約上」、・「契約条件により」、・「INVOICE記載単価の費用責任区分を明確にするため」、・「納期が早い」

(2) 分析

「従来から使用しているから(慣行的に)」は1.6社に1社, 「取引先からの求めに応じて」は2.2社に1社の回答頻度であることが分かった。一方, 「航空機を使用しているから」は4.3社に1社, 「特にクレームや紛争が生じないから」, 「価格採算の意味で使用しているため」は5.9社に1社, 「適正なトレード・タームズであるから」は7.2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8.1社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも, 取引先からの求めに応じてFOB, C&F (CFR), CIFを使用し, 従来からそれらのタームズを当然のように使用していることが多いことが分かった。航空機を使用しているから, 特にクレームや紛争が生じないから, 価格採算の意味から, 適正なタームズであるから, 輸出入申告価格との関係からなど, それらのタームズの積極的な使用理由は回答頻度が低かった。また「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は9.3社に1社の頻度であり, トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言い難い。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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」について質問したところ, 次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|------|------|-----|
| 全体 | ある | ない | その他 |
| 24(件) | 4 | 20 | 0 |
| 100(%) | 16.7 | 83.3 | 0.0 |

「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, 次の回答を得た。

| 全体 | 打診結果 | | | |
|--------|----------------|---------------|--------------|--------------------|
| | 理解を求め受け入れてもらった | 相手が無知で使用しなかった | 力関係から受け入れさせた | その他 ¹⁰⁾ |
| 4(件) | 3 | 0 | 0 | 1 |
| 100(%) | 75.0 | 0.0 | 0 | 25.0 |

(2) 分析

「使用を打診したことがない」は8割強, 「使用を打診したことがある」は2割弱となっており, FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズを知っている者であっても, 使用を打診したことがない者が高い比率を占めていた。しかし, 打診

10) 「特に必要ないので採用せず」

した場合にはコンテナ・トレード・タームズは7割強の割合で相手方に受け入れてもらっていた。つまり、「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75%を占めていた。打診した場合にはそのタームズの使用にかなり結びついていることが分かった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|-----|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 52(件) | 4 | 48 | 0 |
| 100(%) | 7.7 | 92.3 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 全 体 | 打診された結果 | | | |
|--------|-------------------|-------------------|----------------|--------------------|
| | 説明を受けた うえで使用した | 当方が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れた | その他 ¹¹⁾ |
| 4(件) | 3 | 0 | 0 | 1 |
| 100(%) | 75.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 |

(2) 分析

「打診されたことがない」は9割強、「打診されたことがある」は1割弱となっており、FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が高い比率を占めていた。しかし、打診された場合には打診を受けた側は、同トレード・タームズを100%の割合で受け入れている。つまり、「取引先からこれらのトレード・タームズについての説明を受けたうえで使用した」が75%、「その他」が25%を占めていた。打診された者は少ないが、打診された者はそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

第4章 長崎県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

11) 「FCAはお互いによく知っているので、説明は特に受ける必要はなかった。自然に受け入れた。」

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

2007年11月から2008年3月

3) 調査対象者

ジェトロ（Japan External Trading Organization；JETRO：日本貿易振興機構）で一般に公開している業者名簿をもとに、取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票，アンケート実施の趣意書（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（いわゆる郵送調査法）。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。なお未回答先へは聴き取り調査を行った。

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数66件で回収数30件であった。そのうち有効回答数は20件で，9件は「航空機は利用していない」，1件は「宛先不明」であった。したがって回収率は45.4%（30件÷66件），有効回収率は30.3%（20件÷66件），無効回答を除く有効回収率は35.7%（20件÷（66件-10件））であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ，次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態（回答数ベース） | | | | |
|--------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 20(件) | 11 | 3 | 6 | 0 |
| 100(%) | 55.0 | 15.0 | 30.0 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が6割弱を占め，「輸出業」，「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。しかし，「輸入業」は3割を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は，「輸入業」を含めて9割弱，「輸出業」を含めて7割で，兼業者を含めた「輸入業」が比較的高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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，次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの決定者（回答者ベース） | | | | |
|-----------------------|------|------|------------|-----|
| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰とはいえない | その他 |
| 20(件) | 10 | 2 | 8 | 0 |
| 100(%) | 50.0 | 10.0 | 40.0 | 0.0 |

(2) 分析

「自社」が5割を占め、「一概に誰とはいえない(ケースバイケース)」が4割、「取引先」が1割となっていた。トレード・タームズの選定に際して、「自社」が主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・タームズを使用するか否かに対して自社の果たす役割が大きいことになる。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 使用経験のあるトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | | | | |
|--------------------------|------|-----|-----|------|-----------|------|-----|-----|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 20(件) | 4 | 1 | 0 | 14 | 13 | 11 | 0 | 0 | 0 |
| 100(%) | 20.0 | 5.0 | 0.0 | 70.0 | 65.0 | 55.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |

| 使用経験のあるトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|--------------------------|-----|------|------|-------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 0 | 0 | 4 | 3 | 5 | 2 | 0 |
| 0.0 | 0.0 | 20.0 | 15.0 | 25.0 | 10.0 | 0.0 |

(2) 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ1.4社, 1.8社, 1.5社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB Airport (FOA)¹²⁾ は、4社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCAのコンテナ・トレード・タームズは20社に1社の頻度で使用され、CPT, CIP は使用経験がなかった。FCAは在来船用のトレード・タームズに比べて極めて低い頻度で使用されていた。FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは、海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり、航空機の利用時には不適合なタームズであ

12) 同タームズは、インコタームズには1976年に最初に規定され1980年の改訂時にも盛り込まれたが、1990年の改訂時に削除され現在にいたっている。

る。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは、海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり、航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは、EXWは5社に1社、DDUは5社に1社、DDPは6.7社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合し、コンテナ・トレード・タームズの頻度に比べて高くなっていた。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------|------|------|------|--------------|------|-----|------|------|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 14(件) | 7 | 5 | 4 | 2 | 5 | 3 | 1 | 3 | 2 |
| 100(%) | 50.0 | 35.7 | 28.6 | 14.3 | 35.7 | 21.4 | 7.1 | 21.4 | 14.3 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | |
|-----------------------------|------|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 4 |
| 7.1 | 14.3 | 14.3 | 14.3 | 21.4 | 14.3 | 28.6 |

(2) 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することにな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。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ2.8社, 14社, 4.7社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると、FCAで7.1倍となり、CPT, CIPでも使用経験はないが知っている者の回答頻度が高いことが分かった。Ex, Delivered系のタームズは、EXWは2社に1社の回答頻度、DDU, DDPは7社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)の結果と比べると、EXWで2.5倍、DDUで0.7倍、DDPで0.9倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がEXWで高いことが分かった。FOB Airport (FOA) は、4.7社に1社の回答頻度で、この頻度は上記3)の結果と比べると0.8倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干低くなっていることが分かった。

5) 上記3) で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は、上記3) 使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用し

たのですか」(主な理由を1～4つ回答)について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由 (回答者ベース) | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------------|----------------|--------------|------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| 全 体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから(慣行的に) | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB価格CIF価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 ¹³⁾ |
| 20(件) | 3 | 8 | 3 | 9 | 7 | 6 | 3 | 3 | 5 | 3 |
| 100(%) | 15.0 | 40.0 | 15.0 | 45.0 | 35.0 | 30.0 | 15.0 | 15.0 | 25.0 | 15.0 |

(2) 分析

「取引先からの求めに応じて」は2.2社に1社、「従来から使用しているから(慣行的に)」は2.5社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は2.9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3.3社に1社の回答頻度であることが分かった。一方、「航空代理店、フォワーダーまたは通関業者などのアドバイスから」は4社に1社、「航空機を使用しているから」、「特にクレームや紛争が生じないから」、「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」、「適正なトレード・タームズであるから」、「その他」はそれぞれ6.7社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも、取引先からの求めに応じてFOB、C&F(CFR)、CIFを使用し、従来からそれらのタームズを当然のように使用していることがとくに多いことが分かった。また、航空機を使用しているから、輸出入申告価格との関係から、価格採算の意味からなど、それらのタームズの積極的な使用理由の回答頻度も高くなっていた。「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」の回答頻度はそう高くはなく、トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言い難い。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|-----|-------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 10(件) | 0 | 10 | 0 |
| 100(%) | 0.0 | 100.0 | 0.0 |

13)・「同じ商品で船と航空機を利用する場合があるため」、・「運賃比較(現地と日本通関での見積もり)」、・「送料計算請求上便利」

(2) 分析

「使用を打診したことがない」のみの回答であった。打診した場合にはそのトレード・タームズの使用に結びついていただろうか予想できなかった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|-----|------|-----|
| 全 体 | あ る | な い | その他 |
| 16(件) | 1 | 15 | 0 |
| 100(%) | 6.3 | 93.7 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打診された結果 | | | | |
|---------|-------------------|-------------------|----------------|-----|
| 全 体 | 説明を受けた うえで使用した | 当方が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れた | その他 |
| 1(件) | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 100(%) | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |

(2) 分析

「打診されたことがない」は9割強, 「打診されたことがある」は1割弱となっており, FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が極めて高い比率を占めていた。しかし, 打診された場合には打診を受けた側は, 同トレード・タームズを100%受け入れている。つまり, 「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た」のみの回答となっていた。打診された者は少ないが, 打診された者はそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

第5章 広島県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

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

2008年1月から3月

3) 調査対象者

ジェトロ（Japan External Trading Organization；JETRO：日本貿易振興機構）で一般に公開している業者名簿をもとに、取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票、アンケート実施の趣意書（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（いわゆる郵送調査法）。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数186件で回収数96件であった。そのうち有効回答数は71件で、17件は「航空機は利用していない」、7件は「宛先不明」、1件は「輸出入実績なし」であった。したがって回収率は51.6%（96件÷186件）、有効回収率は38.2%（71件÷186件）、無効回答を除く有効回収率は44.1%（71件÷（186件－25件））であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態（回答数ベース） | | | | |
|--------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 71(件) | 43 | 10 | 18 | 0 |
| 100(%) | 60.5 | 14.1 | 25.4 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が約6割を占め、「輸出業」、「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。しかし、「輸入業」は3割弱を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は、「輸入業」を含めて9割弱、「輸出業」を含めて7割強で、兼業者を含めた「輸入業」が比較的高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの決定者 (回答数ベース) | | | | |
|------------------------|------|------|------------|--------------------|
| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰とはいえない | その他 ¹⁴⁾ |
| 70(件) | 24 | 77 | 36 | 3 |
| 100(%) | 34.3 | 10.0 | 51.4 | 4.3 |

(2) 分析

「一概に誰とはいえない (ケースバイケース)」が5割強を占め、「自社」が3割強となっていた。「取引先」が1割で、トレード・タームズの選定に際して、「自社」が一定の主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・タームズを使用するか否かに対して自社の果たす役割があることになる。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た¹⁵⁾。

(1) 結果

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|---------------------------|------|------|-----|------|-----------|------|-----|------|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 65(件) | 22 | 8 | 1 | 31 | 34 | 37 | 2 | 10 | 1 |
| 100(%) | 33.8 | 12.3 | 1.5 | 47.7 | 52.3 | 56.9 | 3.1 | 15.4 | 1.5 |

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | |
|---------------------------|-----|------|------|-------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 1 | 1 | 15 | 13 | 16 | 2 | 1 |
| 1.5 | 1.5 | 23.1 | 20.0 | 24.6 | 3.1 | 1.5 |

(2) 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ2.1社, 1.8社, 1.9社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB Airport (FOA) は, 4.1社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCA, CPT, CIPのコンテナ・トレード・タームズはそれぞれ8.1社, 32.5社, 6.5社に1社の頻度で使用され, 在来船用のトレード・タームズに比べて低い頻度で使用されていた。

14)・「梱包、輸出者に一任している。トレード・タームズ?・・意味知らない。」・「トレード・タームズの意味がはっきりわからないのですが、航空機を使うかどうか決定するのは取引先です。基本的に船なのでどうしても急に必要とき必要な本数のみ航空機で出荷しています。」

15) その他として、Ex-GODOWN。

FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは、海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり、航空機の利用時には不適合なタームズである。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは、海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり、航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは、EXWは2.9社に1社、DDUは4.3社に1社、DDPは5社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合する。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|-----------|------|------|------|------|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 36(件) | 9 | 9 | 7 | 18 | 12 | 12 | 10 | 9 | 5 |
| 100(%) | 25.0 | 25.0 | 19.4 | 50.0 | 33.3 | 33.3 | 27.8 | 25.0 | 13.9 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|----------------------------|-----|------|------|-------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 3 | 3 | 7 | 5 | 7 | 4 | 3 |
| 8.3 | 8.3 | 19.4 | 13.9 | 19.4 | 11.1 | 8.3 |

(2) 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することにな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。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ4社, 3.6社, 4社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると、FCAで2倍、CPTで9倍、CIPで1.6倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がとくにCPTで高いことが分かった。Ex, Delivered系のタームズは、EXWは4社に1社、DDUは5.1社に1社、DDPは7.2社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)の結果と比べると、EXWで0.7倍、DDUで0.8倍、DDPで0.7倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干低くなっていることが分かった。FOB Airport (FOA) は、5.1社に1社の回答頻度で、この頻度は上記3)の結果と比べると0.8倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度が若干低くなっていることが分かった。

5) 上記3) で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は、上記3) 使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用したのですか」(主な理由を1～4つ回答) について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由 (回答者ベース) | | | | | | | | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|------------|---------------------|----------------|--------------|-----------------|--------------------|
| 全 体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB 価格CIF価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 ¹⁶⁾ |
| 70(件) | 15 | 34 | 8 | 35 | 7 | 6 | 10 | 17 | 13 | 4 |
| 100(%) | 21.4 | 48.6 | 11.4 | 50.0 | 10.0 | 8.6 | 14.3 | 24.3 | 18.6 | 5.7 |

(2) 分析

「取引先からの求めに応じて」は2社に1社、「従来から使用しているから(慣行的に)」は2.1社に1社の回答頻度であることが分かった。一方、「適正なトレード・タームズであるから」は4.1社に1社、「航空機を使用しているから」は4.7社に1社、「航空代理店、フォワーダーまたは通関業者などからのアドバイスから」は5.4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7社に1社、「特にクレームや紛争が生じないから」は8.7社に1社、「価格採算の意味で使用しているため」は10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11.7社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも、取引先からの求めに応じてトレード・タームズを使用し、従来からそれらのタームズを当然のように使用していることが非常に多いことが分かった。また、適正なトレード・タームズであるから、航空機を使用しているからなど、それらのタームズの積極的な使用理由は意外に回答頻度が高かった。その他の積極的な使用理由、つまり価格採算の意味から、輸出入申告価格との関係からは、回答頻度が低かった。また「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は7社に1社の頻度であり、トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言いがたい。これは航空機を使用しながらこれらのタームズが適正であるとの回答頻度の高さからも想像に難くない。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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

16) ・「納期」, ・「2) トレード・タームズの決定者で、『一概に誰とはいえない(ケースバイケース)』, ・「価格採算が面倒(手間)なので」, ・「急ぎの出荷のため、受け側で通関、インランド配送、手続を取った方がスムーズなため」

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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|------|------|-----|
| 全体 | ある | ない | その他 |
| 36(件) | 9 | 27 | 0 |
| 100(%) | 25.0 | 75.0 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 全体 | 打診結果 | | | |
|--------|----------------|---------------|--------------|-----|
| | 理解を求め受け入れてもらった | 相手が無知で使用しなかった | 力関係から受け入れさせた | その他 |
| 8(件) | 6 | 1 | 1 | 0 |
| 100(%) | 75.0 | 12.5 | 12.5 | 0.0 |

(2) 分析

「使用を打診したことがない」は7割強、「使用を打診したことがある」は2割強となっており、FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズを知っている者であっても、使用を打診したことがない者が高い比率を占めていた。しかし、打診した場合にはコンテナ・トレード・タームズは9割弱の割合で相手方に受け入れてもらっていた。つまり、「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」が75%、「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」が12.5%を占めていた。打診した場合にはそのタームズの使用にかなり結びついていることが分かった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|------|------|-----|
| 全体 | ある | ない | その他 |
| 56(件) | 9 | 47 | 0 |
| 100(%) | 16.1 | 83.9 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 全 体 | 打診された結果 | | | |
|--------|-------------------|-------------------|----------------|--------------------|
| | 説明を受けた うえで使用した | 当方が無知で 使用しなかった | 力関係から 受け入れた | その他 ¹⁷⁾ |
| 8(件) | 3 | 2 | 1 | 2 |
| 100(%) | 37.5 | 25.0 | 12.5 | 25.0 |

(2) 分析

「打診されたことがない」は8割強、「打診されたことがある」は2割弱となっており、FCA、CPT、CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が高い比率を占めていた。しかし、打診された場合には打診を受けた側は、同トレード・タームズを6割強の割合で受け入れている。つまり、「取引先からこれらのトレード・タームズについての説明を受けたうえで使用した」が37.5%、「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た」が12.5%、「その他」が12.5%を占めていた。打診された者は少ないが、打診されたかなりの者がそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

第6章 宮城・福島・秋田県地域

1 調査概要

1) 調査のテーマ

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

2007年11月から2008年3月

3) 調査対象者

ジェトロ（Japan External Trading Organization；JETRO：日本貿易振興機構）で一般に公開している業者名簿をもとに、取引商品を手掛かりに航空機を利用していると推測できる業者を選定し調査対象者とした。

4) 調査の実施方法

アンケート票、アンケート実施の趣意書（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（いわゆる郵送調査法）。回答がなかった先に再度アンケート票を送付し回答依頼した。なお未回答先へは聴き取り調査を行った。

5) 回答者数

アンケート調査票送付総数84件（宮城37件・福島28件・秋田19件）で回収数28件（宮城15件・福島7件・秋田6件）であった。そのうち有効回答数は17件（宮城6件・福島5件・秋

17)・「L/Cで指定があったため、使用した」

田6件)で、5件(宮城4件・福島1件)は「航空機は利用していない」、5件(宮城4件・福島1件)は「宛先不明」、1件(宮城)は「白紙」であった。したがって回収率は33.3%(28件÷84件)、有効回収率は20.2%(17件÷84件)、無効回答を除く有効回収率は23.3%(17件÷(84件-11件))であった。

2 単純集計と分析

1) 貿易形態

「貴社の貿易形態はどれですか」について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| 貿易形態(回答数ベース) | | | | |
|--------------|-------------|-------|-------|-----|
| 全体 | 輸出業と 輸入業 | 輸出業のみ | 輸入業のみ | その他 |
| 17(件) | 10 | 3 | 4 | 0 |
| 100(%) | 58.9 | 17.6 | 23.5 | 0.0 |

(2) 分析

「輸出業と輸入業」の兼業者が6割弱を占め、「輸出業」、「輸入業」の専業者に比べて高い比率となっていた。しかし、「輸入業」は2割強を占め「輸出入業」の兼業者につぐ比率となっていた。兼業者は、「輸入業」を含めて8割強、「輸出業」を含めて8割弱で、兼業者を含めた「輸入業」、「輸出業」がほぼ同率の高い比率を占めていた。

2) トレード・タームズの決定者

「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、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの決定者(回答数ベース) | | | | |
|-----------------------|------|------|---------------------------|-----|
| 全体 | 自社 | 取引先 | 一概に誰とはいえない ¹⁸⁾ | その他 |
| 17(件) | 5 | 4 | 8 | 0 |
| 100(%) | 29.4 | 23.5 | 47.1 | 0.0 |

(2) 分析

「一概に誰とはいえない(ケースバイケース)」が5割弱を占め、「自社」が約3割となっていた。「取引先」が2割強で、トレード・タームズの選定に際して、「自社」、「取引先」の両者がある程度主導権を握っていることが分かった。言い換えれば、適正なトレード・

18) 本回答で、「輸出・・取引先(基本はFOB)→希望により立替払いあり、輸入・・弊社指定が多い」とのコメントあり(秋田県)。

タームズを使用するか否かに対して自社や取引先のどちらが大きな役割を果たしていたということはできなかった。

3) 使用経験のあるトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | | | | |
|---------------------------|------|-----|-----|------|--------------|------|-----|-----|-----|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 16(件) | 5 | 1 | 1 | 9 | 9 | 13 | 1 | 1 | 0 |
| 100(%) | 31.3 | 6.3 | 6.3 | 56.3 | 56.3 | 81.3 | 6.3 | 6.3 | 0.0 |

| 使用経験のあるトレード・タームズ (回答者ベース) | | | | | | |
|---------------------------|-----|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 0 | 0 | 4 | 2 | 3 | 0 | 0 |
| 0.0 | 0.0 | 25.0 | 12.5 | 18.8 | 0.0 | 0.0 |

(2) 分析

この結果からトレード・タームズの現行の使用状況を把握することができる。

FOB, CIF, C&F (CFR) の在来船用のトレード・タームズはそれぞれ1.8社, 1.2社, 1.8社に1社の頻度で使用されていた。現行ではインコタームズで規定されていないFOB Airport (FOA) は, 5.3社に1社の頻度で依然として使用されていることが分かった。FCA, CPT, CIPのコンテナ・トレード・タームズはそれぞれ16社に1社の頻度で使用され, 在来船用のトレード・タームズに比べて低い頻度で使用されていた。FOB, CIF, C&F (CFR) の各トレード・タームズは, 海上運送時の在来船の利用に対して適合するタームズであり, 航空機の利用時には不適合なタームズである。またFCA, CPT, CIPの各トレード・タームズは, 海上運送時にはコンテナ船に適合する運送形態であり, 航空機の利用時にも適合する。またEx, Delivered系のタームズでは, EXWは3.2社に1社, DDUは4社に1社, DDPは8社に1社の頻度となっていた。これらのトレード・タームズは航空機の利用時にも適合する。

4) 未使用であるが理解しているトレード・タームズ

「航空機利用の際、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、次の回答を得た。

(1) 結果

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|------|--------------|------|------|------|------|
| 全体 | EXW | FCA | FAS | FOB | C&F (CFR) | CIF | CPT | CIP | DAF |
| 11(件) | 2 | 3 | 3 | 6 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 |
| 100(%) | 18.2 | 27.3 | 27.3 | 54.5 | 18.2 | 18.2 | 18.2 | 27.3 | 18.2 |

| 未使用・知っているトレード・タームズ（回答者ベース） | | | | | | |
|----------------------------|------|------|------|----------------------|---------|---------|
| DES | DEQ | DDU | DDP | FOB Airport (FOA) | Ex Ship | Ex Quay |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 4 | 2 | 2 |
| 9.1 | 18.2 | 27.3 | 36.4 | 36.4 | 18.2 | 18.2 |

(2) 分析

この結果は、貿易業者が将来使用することにな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。

FCA, CPT, CIPはそれぞれ3.7社, 5.5社, 3.7社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)「使用経験のあるトレード・タームズ」の結果と比べると、FCAで4.3倍、CPTで2.9倍、CIPで4.3倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がとくにFCA, CIPで高いことが分かった。Ex, Delivered系のタームズは、EXWは5.5社に1社、DDUは3.7社に1社、DDPは2.8社に1社の回答頻度で知っているが未使用であることが分かった。この頻度は、上記3)の結果と比べると、EXWで0.6倍、DDUで1.1倍、DDPで2.9倍となり、使用経験はないが知っている者の回答頻度がDDU, DDPで若干高いことが分かった。

5) 上記3)で回答したトレード・タームズの使用理由

「なぜ貴社は、上記3)使用経験のあるタームズで回答したトレード・タームズを使用したのですか」（主な理由を1～4つ回答）について質問したところ、次の回答を得た。

(1) 結果

| トレード・タームズの使用理由（回答者ベース） | | | | | | | | | | |
|------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|------------|--------------------|----------------|--------------|-----------------|-----|
| 全体 | 航空機を使用しているから | 従来から使用しているから | クレームや紛争が生じないから | 取引先からの求めに応じて | 価格採算の意味で使用 | 輸出入申告価格がFOB価格CIF価格 | それ以外のタームズを知らない | 適正なタームズであるから | 航空代理店などのアドバイスから | その他 |
| 17(件) | 4 | 11 | 4 | 9 | 1 | 3 | 3 | 6 | 3 | 0 |
| 100(%) | 23.5 | 64.7 | 23.5 | 52.9 | 5.9 | 17.6 | 17.6 | 35.3 | 17.6 | 0.0 |

(2) 分析

「従来から使用しているから（慣行的に）」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社の回答頻度であることが分かった。一方、「適正なトレード・タームズである

から」は2.8社に1社, 「航空機を使用しているから」, 「特にクレームや紛争が生じないから」は4.3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」, 「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」, 「航空代理店, フォワーダーまたは通関業者などからのアドバイスから」は5.7社に1社, 「価格採算の意味で使用しているため」は17社に1社の回答頻度となっていた。航空機を利用した場合でも, 取引先からの求めに応じてFOB, C&F (CFR), CIFを使用し, 従来からそれらのタームズを当然のように使用していることが非常に多いことが分かった。また, 適正なトレード・タームズはであるから, 航空機を使用しているからなど, それらのタームズの積極的な使用理由は意外に回答頻度が高かった。その他の積極的な使用理由, つまり価格採算の意味から, 輸出入申告価格との関係からは, 回答頻度が低かった。また「それ以外のトレード・タームズをよく知らないから」は5.7社に1社の頻度であり, トレード・タームズ自体については周知されてきたとは言いがたい。これは航空機を使用しながらこれらのタームズが適正であるとの回答頻度の高さからも想像に難くない。

6) FCA, CPT, CIPの使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「(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」について質問したところ, 次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診した | | | |
|----------------------|------|------|-----|
| 全体 | ある | ない | その他 |
| 8(件) | 3 | 5 | 0 |
| 100(%) | 37.5 | 62.5 | 0.0 |

「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, 次の回答を得た。

| 全体 | 打診結果 | | | |
|--------|----------------|---------------|--------------|-----|
| | 理解を求め受け入れてもらった | 相手が無知で使用しなかった | 力関係から受け入れさせた | その他 |
| 3(件) | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 100(%) | 66.7 | 33.3 | 0 | 0.0 |

(2) 分析

「使用を打診したことがない」は6割強, 「使用を打診したことがある」は4割弱となっており, FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズを知っている者であっても, 使用を打診したことがない者が高い比率を占めていた。しかし, 打診した場合にはコンテナ・トレード・タームズは7割弱の割合で相手方に受け入れてもらっていた。

つまり、「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66.7%を占めていた。打診した場合にはそのタームズの使用にかなり結びついていることが分かった。

7) FCA, CPT, CIPの被使用打診の有無とその結果

(1) 結果

「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」について質問したところ、次の回答を得た。

| FCA, CPT, CIPの使用打診された | | | |
|-----------------------|------|------|-----|
| 全体 | ある | ない | その他 |
| 14(件) | 3 | 11 | 0 |
| 100(%) | 21.4 | 78.6 | 0.0 |

「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、次の回答を得た。

| 打診された結果 | | | | |
|---------|------------------------------|---------------|------------|--------------------|
| 全体 | 説明を受けたうえで使用した ¹⁹⁾ | 当方が無知で使用しなかった | 力関係から受け入れた | その他 ²⁰⁾ |
| 3(件) | 2 | 0 | 0 | 1 |
| 100(%) | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 33.3 |

(2) 分析

「打診されたことがない」は8割弱、「打診されたことがある」は2割強となっており、FCA, CPT, CIPの航空機に適合するコンテナ・トレード・タームズの使用を打診されたことがない者が高い比率を占めていた。しかし、打診された場合には打診を受けた側は、同トレード・タームズを7割弱の割合で受け入れている。つまり、「取引先からこれらのトレード・タームズについての説明を受けたうえで使用した」が66.7%を占めていた。打診された者は少ないが、打診されたかなりの者がそのタームズの使用に結びついていることが分かった。

むすび

今回の調査により、1 地方に所在する中小貿易業者のトレード・タームズの使用実態、2 将来に適正なトレード・タームズ使用の可能性、3 適正なトレード・タームズの使用促進策など

19) 本回答で、「実際にはフォワーダーに確認してFOB, C&F, CIFと同じという認識で使用した」とのコメントあり（秋田県）。

20) 「採算面から断りの決断をした」（福島県）

について明らかにした。以下の三つの結論が導き出せた。

第1は、航空運送の利用時に「使用経験のあるトレード・タームズ」として、FOB, C&F(CFR) CIFの3条件はどの地域においても高い頻度で使用されていることが検証できた。FOBは、1.3～2.1社に1社の使用頻度となっていた。C&F(CFR)は、1.5～2社に1社の使用頻度となっていた。CIFは、1.2～1.8社に1社の使用頻度となっていた。FOB Airport(FOA)もどの地域においても上記の3条件につぐ頻度で使用されており、3.6～6.7社に1社の使用頻度となっていた。

一方、FCA, CPT, CIPの3条件は上記の3条件と比べると、どの地域においても低い頻度で使用されていることが検証できた。FCAは、6.7～21.3社に1社の使用頻度となっていた。CPTは、12～64社に1社の使用頻度となっていた。CIPは、6.5～35.7社に1社の使用頻度となっていた。EXWは、2.4～5社に1社の使用頻度となっていた。DDUは、4～10社に1社の使用頻度となっていた。DDPは、5～20社に1社の使用頻度となっていた。

FOB, C&F(CFR) CIFの3条件は、インコタームズ2000では在来船の利用時に適合するタームズであり、航空機の利用時には不適合なタームズであると規定されている。しかし、この3条件は、航空運送の場合にも利用されているのが実態である。つまり、その実態からみると貿易業者は、航空運送時において、インコタームズ2000上誤ったトレード・タームズを使用している。また、FOB Airport(FOA)は上記3条件と比べると、低い頻度であったが、依然として一定の頻度を維持していた。このタームズにおいても貿易業者は、航空運送時において、インコタームズ2000上誤ったトレード・タームズを使用している。このタームズは、ジャンボジェット機が就航し貨物の航空機による運送の増大に備えて、1976年に航空機の利用に適合するタームズとしてインコタームズで最初に規定されたもので1980年の改訂時にも盛り込まれたものであるが、1990年の改訂時に削除され現在にいたっており、最新のインコタームズ2000²¹⁾でもこのタームズは規定されていない。このタームズは、インコタームズの規定から姿を消してから30年が経過しているがなおかなりの頻度で依然と使用されていることが分かった。もちろんインコタームズは任意規則であり、売買当事者が使用するトレード・タームズの準拠規則をインコタームズ1980とする旨の合意を行っている場合にはこのタームズの使用には問題がない。

FCA, CPT, CIPの3条件はインコタームズ1990で航空運送に適合するトレード・タームズとして規定され、それはインコタームズ2000に引き継がれている。したがって、航空運送を利用する貿易業者はこの3条件の使用頻度が高くなっていることはインコタームズ2000上適正なトレード・タームズを使用していることになる。しかし、この条件の使用頻度は低く、適正なトレード・タームズが使用されていない。また、EXW, DDU, DDPの3条件はFCA, CPT,

21) 本調査時にはインコタームズ2000が最新版であった。なお、インコタームズ2000の改訂作業が終了し、2011年1月からインコタームズ2010が発効した。

CIPと同じくインコタームズ1990で航空運送に適合するトレード・タームズとして規定され、それはインコタームズ2000に引き継がれている。この3条件は、FCA, CPT, CIPの3条件と比べると使用頻度は高いものの、FCA, CPT, CIPの3条件と比べると低くなっている。

第2は、「未使用であるが理解しているトレード・タームズ」において、航空運送に適合するトレード・タームズの潜在的利用率²²⁾（回答頻度）を検証した。これ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指標になる。FCA, CPT, CIPの3条件は、将来航空運送時に実際に使用される可能性を秘めているといえよう。

EXWは、2～5.5社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。DDUは、3.7～8社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。DDPは、2.8～7.2社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。これらを「使用経験のあるトレード・タームズ」の頻度と比べると、さほど潜在的利用率（回答頻度）に差はなかった。しかしFCA, CPT, CIPの3条件は、「使用経験のあるトレード・タームズ」の頻度と比べると、潜在的利用率（回答頻度）が高くなっていることが検証できた。FCAは、2.8～6.9社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。CPTは、2.8～14社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。CIPは、3.5～4.8社に1社の潜在的利用率（回答頻度）となっていた。

第3は、適正なトレード・タームズが使用されるようになるための方策は、適正なトレード・タームズの使用を相手方に働きかけることである。

「(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」では、「打診したことがある」は地域間でばらつきがみられるものの、0～50%の低い回答比率となっていた。しかし、打診した場合には、どの地域でも66.7～100%の高い確率で相手方に受け入れてもらっていた。

また「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」では、「打診されたことがある」は地域間で若干のばらつきがあるものの、6.3～30.8%の低い回答比率となっていた。しかし、打診された場合には、どの地域でも62.5～100%の高い確率で受け入れていた。

今回の調査では、航空運送を利用している貿易業者を対象を絞り、トレード・タームズの使用実態を検証した。それから、筆者が従来から一貫して調査研究をしている「トレード・タームズの使用実態」²³⁾とさほど大きな変化のない結果となっていることが検証できた。

以 上

22) 「未使用であるが理解しているトレード・タームズ」の回答頻度は、いわば将来「使用経験のあるトレード・タームズ」の回答に移行する可能性を秘めた数値であり、筆者はこれを潜在的利用率と称している。

23) 吉田友之『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、2005年。

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」『JAFTAB・日本貿易学会年報』第46号、2009年3月。

吉田友之「地方所在の中小貿易業者が使用するトレード・タームズに関する時系列分析」『国際ビジネスコミュニケーション学会研究年報』第68号、2009年9月。

〔アンケート調査にご回答頂いた各企業に対して深謝いたします。また東日本大震災により、宮城県および福島県に所在しご回答頂いた各企業の皆様が、何か被害をお受けでいられたら、一日も早く回復されますように本紙面を借りてお祈り申し上げます。〕