

# 対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況 ——“TTTP”登録案件で使用される海上条件と コンテナ取引条件を中心に——

杉山晴信

## 1. はじめに

筆者は直近の論文において、日本貿易振興機構 (Japan External Trade Organization; 以下, JETRO) が運営する引き合い案件データベース, すなわち “Trade Tie-up Promotion Program” (TTTP) に毎日登録される貿易取引の新着案件を 1,000 件分記録し, そこに使用 (指定) されている貿易条件を調査・分析した結果を報告した (以下, 「前回調査」という)。<sup>1)</sup> 前回調査の動機は, 1995~1996 年に実施された, 日本における貿易条件の使用実態に関する大規模な共同調査研究 (以下, 「先行調査」という) によって, 近年のコンテナリゼーションの普及や航空輸送の急増にもかかわらず, 大多数の貿易取引において, 本来は在来船専用の FOB, C&F (CFR), CIF の 3 つの貿易条件 (海上条件, maritime terms) が, コンテナ船や航空機などの運送手段を利用して  
いる取引にも誤用されているという実態が判明したことにあった。<sup>2)</sup> すなわち,

- 1) 杉山晴信 (2010); 引き合い案件データベースで使用される貿易条件の実態調査——“Trade Tie-up Promotion Program” (TTTP) の案件分析を通じて——, 獨協大学英語研究第 66 号, pp. 1-26  
なお, この論文で TTTP については詳しく説明したが, 詳細は JETRO による公開情報 (<http://www.jetro.go.jp/ttppoas/detail/indexj.html> 以下) を参照されたい。
- 2) 小林晃教授 (日本大学) を代表として実施され, 調査の結果は, 1997 年 4 月, 日本大学経済学部産業経営研究所より『我国で使用されるトレード・タームズ (貿易定型取引条件) の動向調査』として刊行された。たとえば, 海上条件をコンテナ貨物に誤用すると, 貨物を運送人の管理下に引渡しても危険が買主に移転せず, 貨物が指定船積港で本船の手すりを通過するまで (until such time as the goods

先行調査から約 15 年が経過し、現行の 2000 年版インコタームズ (インコタームズ 2000) が施行されて 10 年が経過した時点において、先行調査において指摘された状況がどのように推移しているかに筆者は大きな興味を抱いた次第である。かくして、2009 年 6 月 1 日より同年 11 月 17 日までに TTPP に登録された貿易取引の新着案件 1,000 件分を記録し、使用されている貿易条件を調査したところ、全体で海上条件 (FOB, CFR, CIF) が 83.08% を占めているのに対し、いわゆるコンテナ取引条件 (container trade terms) である FCA, CPT, CIP の 3 条件は 3.78% にすぎないという、先行調査の指摘を追認するような結果が得られた。

前回調査の際には、各貿易条件の件数や構成比については案件の登録国/地域や交流希望地ごとには集計を行わず、調査対象案件全体 (全案件ベース) と明らかにコンテナ輸送を前提にした数量単位を指定した案件 (コンテナ数量案件ベース) とに分け、その各々について、売り案件 (selling offer) と買い案件 (buying offer) に区分して集計した。つまり、前回調査では、日本が関係する貿易取引案件を対象を限定して貿易条件の使用状況を把握したわけではなかった。そのため、筆者は、前回調査の開始からちょうど 1 年が経過した 2010 年 6 月 1 日より、TTPP に登録された 1,000 件を超える貿易取引案件を再び記録し、当該期間における貿易条件の全体的な使用状況を鳥瞰した後、日本を交流希望地とする貿易取引案件 (対日売買案件) および日本が登録国となっている貿易取引案件 (日本発売買案件) を対象として貿易条件の使用状況を調査した。本稿はその結果の報告である。

なお、インコタームズ 2000 における海上条件とコンテナ取引条件の詳細については、後掲の Appendix を参照されたい。<sup>3)</sup>

## 2. 調査概要

### 2.1. 調査の目的

前回調査から 1 年が経過した時点での TTPP に登録された貿易取引案件に

---

have passed the ship's rail at the named port of shipment) 危険負担が売主に残ることになる。

- 3) インコタームズ 2000 の 13 個の貿易条件については、筆者の前掲論文の Appendix 1 を参照されたい。

ついて、貿易条件の全体的な使用状況を鳥瞰するとともに、日本が関係する貿易取引案件（対日売買案件および日本発売買案件）において、先行調査や前回調査での結果と同様に、海上条件が圧倒的多数を占めているかどうか、換言すれば、依然としてコンテナ取引条件が使用されるべき案件に海上条件が誤用されている状況にあるかどうかを検証する。

## 2.2. 調査の期間・対象

2010年6月1日（火）～2010年10月8日（金）にTTPPに新着案件として紹介された、次の条件（前回調査と同様）を満たす貿易取引案件1,030件。<sup>4)</sup>

- ① 交流希望形態（offer type）が「商品・部品を売りたい」（offer to sell products/parts）または「商品・部品を買いたい」（offer to purchase products/parts）のいずれかの案件であること（以下、前者を「売り案件」、後者を「買い案件」という）。
- ② 登録国／地域と相手の交流希望地が異なっていること。すなわち、成約した場合、国際取引となる案件であること。
- ③ 上記②の例外として、登録国／地域と相手の交流希望地が同一であっても、登録者が登録国／地域以外のサプライヤーの代理店であり、当該サプライヤーから取引相手に商品が直送される案件であること。

## 2.3. 調査方法

調査対象とした1,030件の貿易取引案件の内訳は、売り案件843件、買い案件187件であり（全案件ベース）、その中には212件のコンテナ数量案件（売り案件164件、買い案件48件）が含まれていた。<sup>5)</sup> ちなみに、前回調査における

- 
- 4) 今回の調査では、2010年6月1日（火）より新着の貿易取引案件の記録を開始し、同年10月6日（水）に1,000件目の案件を迎えたが、週の途中であったため、同年10月8日（金）まで続行して合計1,030件の案件を記録した。この間、新着案件が更新された平日は91日あり、1日平均11.3件の貿易取引案件が記録されたことになる。ちなみに、前回調査では1,000件を記録するのに116日を要した（1日平均8.6件）ので、今回の調査のほうが新着案件登録のペースが速く、期間も1か月程度短縮できた。
  - 5) 前掲論文でも触れたが、TTPPの登録画面の最小受発注量の欄に“20ft. container”, “40ft. container”, “20/40ft. container”, “40' HQ” (= 40ft. high cube container), “FCL (= full-of-container load)”, “LCL (= less-than-container

売り案件と買い案件の件数の比率は、全案件ベースで約 4:1、コンテナ数量案件ベースで約 3:1 であったが、今回は売り案件の比率が増大し、全案件ベースで買い案件の約 4.5 倍、コンテナ数量案件ベースで約 3.4 倍である。

調査の第一段階として、売り案件と買い案件の各々について、個別の案件登録国を確認するとともに、下記の TPP による分類にしたがい、① 登録国／地域、② 相手の交流希望地、および③ 貿易条件を記録した。

- ① 登録国／地域： 「アジア（日本を除く）」、「中東」、「ロシア・CIS」、「欧州」、「北米」、「中南米」、「アフリカ」、「大洋州」および「日本」
- ② 相手の交流希望地： 「全世界」、「アジア（日本を除く）」、「中東」、「ロシア・CIS」、「欧州」、「北米」、「中南米」、「アフリカ」、「大洋州」および「日本」
- ③ 貿易条件： EXW, FAS, FOB, FCA, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP および「指定なし」

次に、今回の調査対象案件 1,030 件の登録国／地域および貿易条件の内訳（件数および構成比）を、全案件ベース、コンテナ数量案件ベースごとに、かつ、売り案件、買い案件ごとに集計し、全体像を把握した。

最後に、前述した対日売買取案件 (selling/buying offers to Japan) および日本発売買取案件 (selling/buying offers from Japan) を調査案件全体から抽出し、前者を対象に登録国の分析、および登録国／地域と貿易条件とのクロス集計、後者を対象に交流希望地と貿易条件とのクロス集計をそれぞれ実施した。

---

load)”等、明らかにコンテナ輸送を前提とした単位が指定されている案件のみをコンテナ数量案件 (container-load-based offer) として扱った。すなわち、重量や容積の単位が指定されている案件は、海上コンテナの規格上、当該数値がコンテナ貨物の数量に相当する場合であってもコンテナ数量案件としては扱わなかった。在来船による分割積み (partial shipment) などの可能性も完全には否定できないからである。

### 3. 調査対象案件の全体像および前回調査との比較<sup>6)</sup>

#### 3.1. 調査案件の登録国／地域

調査案件全体の登録国／地域を集計したところ、表1と表2に示す結果が得られた。これらから明らかなように、全案件ベース、コンテナ数量案件ベースともに、かつ、売り案件、買い案件ともに、案件の登録国／地域の構成比は、アジア（日本を除く）と日本を合わせると8割以上を占めている。具体的にみると、全案件ベースでは、調査案件全体で1,030件中875件（84.9%）、売り案件で843件中720件（85.4%）、買い案件で187件中155件（82.9%）、コンテナ数量案件ベースでは、案件全体で212件中175件（82.5%）、売り案件で164件中133件（81.1%）、買い案件で48件中42件（87.5%）が、それぞれアジアと日本からの案件である。逆に言えば、いずれの集計区分においても、アジアと日本以外の登録国／地域の案件は合計しても20%に満たない。この結果は前回調査の結果とほとんど同じである。これを要するに、前回調査から1年を経過しても、依然としてTTPPの登録者には地域的な偏りが大きく、大半がアジア各国および日本に所在することがわかる。

表1. 売買案件の登録国／地域（2010年6月1日～2010年10月8日）

[全案件ベース]

登録国／地域	売り案件		買い案件		調査案件全体	
	件数	構成比 (%)	件数	構成比 (%)	件数	構成比 (%)
アジア（日本を除く）	405	48.0	94	50.3	499	48.4
中東	16	1.9	2	1.1	18	1.7
ロシア・CIS	3	0.4	1	0.5	4	0.4
欧州	39	4.6	7	3.7	46	4.5
北米	25	3.0	13	7.0	38	3.7
中南米	24	2.8	0	0.0	24	2.3
アフリカ	8	0.9	4	2.1	12	1.2
大洋州	8	0.9	5	2.7	13	1.3
日本	315	37.4	61	32.6	376	36.5
計	843	100.0	187	100.0	1,030	100.0

6) 前回調査では貿易条件の構成比を小数点2位まで示したが、以下においては小数点1位までの数値に丸めて、今回の調査結果との比較を行う。

表 2. 売買案件の登録国／地域 (2010年6月1日～2010年10月8日)  
[コンテナ数量案件ベース]

登録国／地域	売り案件		買い案件		コンテナ数量案件全体	
	件数	構成比 (%)	件数	構成比 (%)	件数	構成比 (%)
アジア (日本を除く)	69	42.1	31	64.6	100	47.2
中東	5	3.0	0	0.0	5	2.4
ロシア・CIS	0	0.0	1	2.1	1	0.5
欧州	4	2.4	0	0.0	4	1.9
北米	5	3.0	4	8.3	9	4.2
中南米	11	6.7	0	0.0	11	5.2
アフリカ	5	3.0	0	0.0	5	2.4
大洋州	1	0.6	1	2.1	2	0.9
日本	64	39.0	11	22.9	75	35.4
計	164	100.0	48	100.0	212	100.0

さらに、今回の調査では、個別の案件登録国の集計も実施したので、その結果を表3と表4に示す。全案件ベースでは、売り案件(315件, 37.4%), 買い案件(61件, 32.6%)ともに日本が圧倒的首位を占めているが、TTPPがJETROの運営する引き合い案件データベース(business matching database)であるためであろう。売り案件の登録国として日本に次いで件数が多い国は、中国(140件)、韓国(85件)、台湾(33件)、香港(29件)、ベトナム(21件)等であり、買い案件の登録国として日本に次いで件数が多い国は、韓国(18件)、香港(12件)、中国(11件)、ベトナム(10件)等である。つまり、アジア地域の中でも比較的日本に近い国に集中している。

一方、コンテナ数量案件ベースにおいては、売り案件(64件, 39.0%), 買い案件(11件, 22.9%)ともに日本が首位を占めてはいるが、もともと件数の少ない買い案件では2位の韓国(8件)との開きがわずか3件しかない。売り案件では、2位の中国(20件)以下、マレーシア(11件)、韓国(9件)、ブラジル(6件)、香港、インドネシア、トルコ、ナイジェリア(各5件)と続くが、全案件ベースよりもはるかに地域的な広がりを感じられる。つまりは、コンテナ船ないし複合輸送(multimodal transport)を利用した大量貨物の遠距離輸送が想定されている案件が多いものと推察できる。

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 3. 売買案件の登録国の内訳 (2010年6月1日~2010年10月8日)

[全案件ベース]

登録地域	登録国	売り案件	買い案件	調査案件全体
アジア (日本を除く)	中国	140	11	151
	韓国	85	18	103
	台湾	33	8	41
	香港	29	12	41
	ベトナム	21	10	31
	タイ	19	6	25
	インド	20	3	23
	インドネシア	15	5	20
	マレーシア	14	1	15
	シンガポール	5	5	10
	フィリピン	4	6	10
	パキスタン	5	4	9
	バングラデシュ	9	2	11
	ネパール	4	0	4
	スリランカ	1	2	3
ミャンマー	1	0	1	
モンゴル	0	1	1	
	アジア計	405	94	499
中東	トルコ	14	0	14
	イラン	1	2	3
	レバノン	1	0	1
		中東計	16	2
ロシア・CIS	ロシア	3	1	4
		ロシア・CIS計	3	1
欧州	英国	5	2	7
	スペイン	5	1	6
	ブルガリア	4	1	5
	ドイツ	4	0	4
	スイス	4	0	4
	イタリア	3	0	3
	フランス	2	0	2
	ポーランド	2	0	2
	ルーマニア	2	0	2
	ノルウェー	0	2	2
	クロアチア	1	1	2
	チェコ	1	0	1

獨協大学英語研究

欧州	ベルギー	1	0	1
	フィンランド	1	0	1
	ルクセンブルク	1	0	1
	リトアニア	1	0	1
	ギリシャ	1	0	1
	モルドバ	1	0	1
	欧州計	39	7	46
北米	米国	19	8	27
	カナダ	6	5	11
	北米計	25	13	38
中南米	ブラジル	11	0	11
	アルゼンチン	7	0	7
	メキシコ	3	0	3
	チリ	1	0	1
	ペルー	1	0	1
	ジャマイカ	1	0	1
	中南米計	24	0	24
アフリカ	ナイジェリア	6	1	7
	エジプト	1	1	2
	カメルーン	0	1	1
	トーゴ	0	1	1
	南アフリカ共和国	1	0	1
	アフリカ計	8	4	12
大洋州	豪州	6	5	11
	ニュージーランド	2	0	2
	大洋州計	8	5	13
日本		315	61	376
合計		843	187	1,030



対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 4. 売買案件の登録国の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

[コンテナ数量案件ベース]

登録地域	登録国	売り案件	買い案件	コンテナ数量案件全体
アジア (日本を除く)	中国	20	2	22
	韓国	9	8	17
	台湾	3	5	8
	香港	5	3	8
	ベトナム	2	6	8
	タイ	3	2	5
	インド	4	1	5
	インドネシア	5	1	6
	マレーシア	11	1	12
	シンガポール	2	0	2
	フィリピン	1	0	1
	パキスタン	1	1	2
	バングラデシュ	2	1	3
	ミャンマー	1	0	1
	アジア計	69	31	100
中東	トルコ	5	0	5
	中東計	5	0	5
ロシア・CIS	ロシア	0	1	1
	ロシア・CIS計	0	1	1
欧州	英国	1	0	1
	ポーランド	1	0	1
	ルーマニア	1	0	1
	フィンランド	1	0	1
	欧州計	4	0	4
北米	米国	4	1	5
	カナダ	1	3	4
	北米計	5	4	9
中南米	ブラジル	6	0	6
	アルゼンチン	3	0	3
	チリ	1	0	1
	ペルー	1	0	1
	中南米計	11	0	11
アフリカ	ナイジェリア	5	0	5
	アフリカ計	5	0	5
大洋州	豪州	1	1	2
	大洋州計	1	1	2
	日本	64	11	75
	合計	164	48	212

### 3.2. 全案件ベースでの貿易条件の使用状況および前回調査との比較

今回の調査における貿易条件の全体的な使用状況を鳥瞰するために、売り案件、買い案件、および調査案件全体における貿易条件の件数と構成比を全案件ベースで集計したところ、表5～表7に示す結果が得られた。まず、貿易条件を指定していない案件が調査案件全体で1,030件中320件(31.1%)、売り案件で843件中241件(28.6%)、買い案件では187件中79件(42.2%)と、非常に多いことがわかる。<sup>7)</sup> 前回調査で貿易条件を指定していない案件の比率は全体で28.5%であったから、いくぶん増加したことになる。今回の調査では、貿易条件を指定していない案件を除外した場合(各表中のA/B)と含めた場合(各表中のA/C)の2通りで貿易条件の構成比を計算したが、ここでは前者、すなわち貿易条件が指定されている売り案件602件、買い案件108件、合計710件を母数とした構成比をもってデータを観察することとし、さらに海上条件(FOB, CFR, CIF)とコンテナ取引条件(FCA, CPT, CIP)の主要貿易条件の構成比について前回調査との増減比較を行う(表8参照)。

個別の貿易条件をみると、売り案件ではFOBが602件中356件(59.1%)と圧倒的な首位を占め、次いでCIF(76件, 12.6%)、EXW(73件, 12.1%)、CFR(66件, 11.0%)、FCA(17件, 2.8%)と続くが、FAS(Free Alongside Ship, 船側渡し条件)、CPT、CIP、および揚地条件(landed terms)であるD類型(D-terms)はそれぞれ1%に満たないか、まったく使用されていない。買い案件(108件)においては、FOB(43件, 39.8%)をトップにCFR(27件, 25.0%)とCIF(25件, 23.1%)が伯仲し、以下はEXW(9件, 8.3%)とCIP(3件, 2.8%)と続いて、その他の貿易条件はDDUの1件を除いて使用されていない。これらのデータから、まず、首位のFOBの構成比が買い案件で大きく減少し、その分CFRとCIFの構成比が相対的に増加するという、前回調査での所見どおりの傾向が確認できる。前回調査で筆者が指摘したように、売り案件では仕向地(destination)が特定されていない案件が多く、価格の構成要素に運賃が含まれないFOBが指定される傾向があるのに対して、買い案

7) 貿易条件を指定していない案件の特徴として、決済条件の欄や最小受発注量の欄に「応相談」(negotiable)や「お問合せ下さい」(ask)などと表示されているケースが多い。つまり、貿易条件も含めて、取引条件の詳細は相談の上で決定する意思の表われかと推測される。

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

件では積出地(=相手の交流希望地)が特定され、仕向地(=案件の登録国/地域)との距離、運送手段、航路などが判明している案件が多いため、価格の構成要素に運賃を含む CFR や CIF が増加する傾向があることが理由の1つであると考えてよい。さらに、売り案件において、絶対数は少ないながらも FCA の構成比が上位(5位)にあるのは、やはり前回調査での所見どおり、FCA が FOB と同様に仕向地までの輸送費および貨物保険料が買主負担で、価格の構成要素が FOB と共通であるためと推定できる。(Appendix 1 参照)。また、出荷地条件の EXW (Ex Works, 工場渡し条件)が売り案件で3位、買い案件でも4位と、比較的上位に位置している。この状況も前回調査と同様である。少数ながら使用(選択)されている売り案件での DDU (2件)や DDP (3件)と併せて、特に買い案件の EXW (9件)は、売主あるいは買主が全区間の運送を管理する、いわゆるロジスティクス(logistics)の観点から選択された可能性が考えられる。

表 5. 売り案件の貿易条件の内訳 (2010年6月1日~2010年10月8日)

[全案件ベース]

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	73	8.7	12.1
FAS	2	0.2	0.3
FOB	356	42.2	59.1
FCA	17	2.0	2.8
CFR	66	7.8	11.0
CIF	76	9.0	12.6
CPT	4	0.5	0.7
CIP	2	0.2	0.3
DAF	1	0.1	0.2
DES	0	0.0	0.0
DEQ	0	0.0	0.0
DDU	2	0.2	0.3
DDP	3	0.4	0.5
小計 [B]	602	71.4	100.0
指定なし	241	28.6	
計 [C]	843	100.0	

表 6. 買い案件の貿易条件の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

[全案件ベース]

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	9	4.8	8.3
FAS	0	0.0	0.0
FOB	43	23.0	39.8
FCA	0	0.0	0.0
CFR	27	14.4	25.0
CIF	25	13.4	23.1
CPT	0	0.0	0.0
CIP	3	1.6	2.8
DAF	0	0.0	0.0
DES	0	0.0	0.0
DEQ	0	0.0	0.0
DDU	1	0.5	0.9
DDP	0	0.0	0.0
小計 [B]	108	57.8	100.0
指定なし	79	42.2	
計 [C]	187	100.0	

表 7. 調査案件全体の貿易条件の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	82	8.0	11.5
FAS	2	0.2	0.3
FOB	399	38.7	56.2
FCA	17	1.7	2.4
CFR	93	9.0	13.1
CIF	101	9.8	14.2
CPT	4	0.4	0.6
CIP	5	0.5	0.7
DAF	1	0.1	0.1
DES	0	0.0	0.0
DEQ	0	0.0	0.0
DDU	3	0.3	0.4
DDP	3	0.3	0.4
小計 [B]	710	68.9	100.0
指定なし	320	31.1	
計 [C]	1,030	100.0	

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

次に、海上条件とコンテナ取引条件のグループ単位の構成比を、前回調査の結果と増減の状況を比較・検討してみよう。今回の調査において、売り案件で前者は602件中498件(356+66+76)で構成比は82.7%、後者は23件(17+4+2)で構成比は3.8%であった。買い案件では、前者は108件中95件(43+27+25)で構成比は87.9%、後者はCIPの3件のみで構成比は2.8%であった。これらのデータを基に、前回調査との増減比較を行った結果を表8に示す。

今回、買い案件におけるCIFが前回調査より10.2ポイント減少したことが特に目立つ。が、売り案件におけるFOBとCFR、および買い案件におけるCFRは前回調査とほぼ変わらず、貿易条件が指定されている調査案件全体(710件)でみると、海上条件の構成比(593件、83.5%)は前回調査(715件中594件、83.1%)とわずか0.4ポイントしか差がない。一方、全体でも26件(3.7%)しか使用されていないコンテナ取引条件は、個別の条件についてはごくわずかな増減変化はあるものの、前回調査の結果(715件中27件、3.8%)と驚くほど一致している。

以上を要するに、全案件ベースでの貿易条件の使用状況は前回調査からほとんど変化しておらず、1年後の今回の調査でも海上条件の構成比が80%以上を占め、コンテナ取引条件は4%に満たない。つまり、コンテナ船(container vessels)や航空機による輸送が主流となった今日の貿易環境からみて、TTPPに登録されている大多数の貿易取引案件が依然として在来船専用の海上条件を誤用している実態が存在する。

表8. 主要貿易条件の構成比の前回調査との比較 (全案件ベース)

[単位 %]

主要貿易条件	売り案件			買い案件			調査案件全体			
	前回	今回	増減	前回	今回	増減	前回	今回	増減	
海上条件	FOB	60.1	59.1	-1.0	35.1	39.8	4.7	56.1	56.2	0.1
	CFR	11.7	11.0	-0.7	23.7	25.0	1.3	13.6	13.1	-0.5
	CIF	9.7	12.6	2.9	33.3	23.1	-10.2	13.4	14.2	0.8
	3条件合計	81.5	82.7	1.2	92.1	87.9	-4.2	83.1	83.5	0.4
コンテナ取引条件	FCA	2.3	2.8	0.5	0.9	0.0	-0.9	2.1	2.4	0.3
	CPT	0.5	0.7	0.2	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.2
	CIP	1.2	0.3	-0.9	1.8	2.8	1.0	1.3	0.7	-0.6
	3条件合計	4.0	3.8	-0.2	2.7	2.8	0.1	3.8	3.7	-0.1

### 3.3. コンテナ数量案件ベースでの貿易条件の使用状況および前回調査との比較

表9～表11は、TTPPに登録された貿易取引案件の中で、コンテナ数量案件、すなわち最小受発注量 (minimum quantity) の欄にコンテナ輸送を前提にした数量単位 (コンテナ数量単位) を指定した案件を対象を限定して、それぞれ売り案件、買い案件、コンテナ数量案件全体における貿易条件の使用状況を集計した結果である。上記4.2.の全案件ベースと同様に、212件のコンテナ数量案件のうち、貿易条件が指定されている案件 (売り案件137件、買い案件38件、合計175件) を事実上の母数として扱い、データの観察、および主要貿易条件の構成比 (各表中のA/B) について前回調査との増減比較を行う (表12参照)。

売り案件ではFOBが137件中76件 (55.5%) を占め、次いでCFR (31件, 22.6%), CIF (21件, 15.3%), EXW (7件, 5.1%) と続くが、CPTとCIPは各1件 (0.7%) のみ、FAS, FCA およびD類型は皆無である。買い案件 (38件) においては、FOB (15件, 39.5%) をトップにCFR (10件, 26.3%) とCIF (9件, 23.7%) が伯仲し、以下はCIPが2件 (5.3%), EXWとD類型 (DDU) が各1件 (2.6%) あり、FAS, FCA, CPTは使用されていない。このデータから、コンテナ数量案件ベースでは全案件ベース以上に、売り案件と買い案件の双方において、海上条件へのさらなる集中がみられる。すなわち、海上条件は売り案件で137件中128件 (76+31+21) を占め、構成比は93.4%、買い案件で38件中34件 (15+10+9) を占め、構成比は89.5%であるから、全案件ベースでの各々の構成比82.7%、87.9%をいずれも上回っていることがわかる。

グループ単位の構成比を表12で前回調査と比較すると、海上条件は売り案件で6.2ポイント増加し、買い案件で3.3ポイント減少したことで、コンテナ数量案件全体では3.9ポイント増加し、92.5%という圧倒的な構成比に達している。その逆に、コンテナ取引条件は、前回、今回ともに使用件数が著しく少なく、構成比は2.3%のまま変化していない。ここに、本来コンテナ取引条件を使用すべきコンテナ数量案件においてこそ、コンテナ取引条件がいっそう選択されていないという逆説的な状況が読み取れる。まさに、貿易条件の誤用問題の実態が浮き彫りにされている。

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 9. 売り案件の貿易条件の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

[コンテナ数量案件ベース]

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	7	4.3	5.1
FAS	0	0.0	0.0
FOB	76	46.3	55.5
FCA	0	0.0	0.0
CFR	31	18.9	22.6
CIF	21	12.8	15.3
CPT	1	0.6	0.7
CIP	1	0.6	0.7
D 類型	0	0.0	0.0
小計 [B]	137	83.5	100.0
指定なし	27	16.5	
計 [C]	164	100.0	

表 10. 買い案件の貿易条件の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

[コンテナ数量案件ベース]

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	1	2.1	2.6
FAS	0	0.0	0.0
FOB	15	31.3	39.5
FCA	0	0.0	0.0
CFR	10	20.8	26.3
CIF	9	18.8	23.7
CPT	0	0.0	0.0
CIP	2	4.2	5.3
D 類型	1	2.1	2.6
小計 [B]	38	79.2	100.0
指定なし	10	20.8	
計 [C]	48	100.0	

表 11. コンテナ数量案件全体の貿易条件の内訳

(2010年6月1日～2010年10月8日)

貿易条件	件数 [A]	構成比 [A/C] (%)	構成比 [A/B] (%)
EXW	8	3.8	4.6
FAS	0	0.0	0.0
FOB	91	42.9	52.0
FCA	0	0.0	0.0
CFR	41	19.3	23.4
CIF	30	14.2	17.1
CPT	1	0.5	0.6
CIP	3	1.4	1.7
D 類型	1	0.5	0.6
小計 [B]	175	82.5	100.0
指定なし	37	17.5	
計 [C]	212	100.0	

表 12. 主要貿易条件の構成比の前回調査との比較 (コンテナ数量案件ベース)

[単位 %]

主要貿易条件		売り案件			買い案件			コンテナ数量案件全体		
		前回	今回	増減	前回	今回	増減	前回	今回	増減
海上条件	FOB	51.9	55.5	3.6	33.3	39.5	6.2	47.4	52.0	4.6
	CFR	21.8	22.6	0.8	26.2	26.3	0.1	22.9	23.4	0.5
	CIF	13.5	15.3	1.8	33.3	23.7	-9.6	18.3	17.1	-1.2
	3条件合計	87.2	93.4	6.2	92.8	89.5	-3.3	88.6	92.5	3.9
コンテナ取引条件	FCA	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	CPT	0.0	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6
	CIP	1.5	0.7	-0.8	4.8	5.3	0.5	2.3	1.7	-0.6
	3条件合計	1.5	1.4	-0.1	4.8	5.3	0.5	2.3	2.3	0.0

#### 4. 対日売買案件と日本発売買案件についての調査結果と分析

##### 4.1. 対日売買案件の登録国分析

既述のように、今回の調査では、日本が関係する貿易取引案件に対象を限定して貿易条件の使用状況を把握するという、新たな試みを実施した。まず、日本を交流希望地 (target country/area) として、日本以外の国や地域から登録された貿易取引案件、すなわち対日売買案件からみていきたい。



## 対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

今回の調査案件 1,030 件中、交流希望地として日本が指定されている案件は、売り案件が 843 件中 126 件 (14.9%)、買い案件が 187 件中 66 件 (35.3%) で、合計 192 件 (18.6%) であった。言うまでもなく、件数は売り案件のほうが多いが、構成比では買い案件がまさっている。おそらく、前回調査で指摘したように、売り案件が登録国／地域の地場産品 (local products) の購入者を全世界に求める傾向が強いものに対して、買い案件では特定の国／地域から地場産品の調達先を求める案件が多い傾向にあるためであろう。<sup>8)</sup>

対日売買案件の登録国を確認したところ、表 13 に示す結果が得られた。売り案件は、126 件のうち 97 件 (77.0%) がアジア地域 (日本を除く) からの登録案件であり、中でも中国 (32 件)、韓国 (27 件)、台湾 (15 件) の 3 国で 74 件を占め、それ以外の案件は少数ずつ多くの国々に分散している。買い案件の登録国はいっそうアジア地域に集中しているが (66 件中 54 件, 81.8%)、個別にみると群を抜いて件数の多い登録国はなく、香港 (9 件) をトップに韓国、ベトナム (各 7 件)、中国、フィリピン (各 6 件)、台湾 (5 件) と続いている。また、貿易条件が指定されていない案件が対日売り案件で 27 件 (21.4%)、対日買い案件では 30 件 (45.5%) あったが、以下、もっぱらこれらを除外した構成比 (各表の **A/B**) を用いてデータを観察し、所見を述べていきたい。

### 4.2. 対日売り案件における貿易条件の使用状況

対日売買案件のうち、売り案件に関して、案件の登録国と各貿易条件の件数をクロス集計した結果を表 14 示す。

これによると、貿易条件が指定されている対日売り案件は 99 件であり、貿易条件の内訳は、件数の多い順に FOB (64 件, 64.6%)、CIF (13 件, 13.1%)、CFR (12 件, 12.1%)、EXW (5 件, 5.1%) と続き、FCA と D 類型は 2 件ずつ、CPT が 1 件のみあり、FAS と CIP は使用されていない。99 件中 82 件はアジア地域からの登録案件であり、しかも既述のように、登録国の大半は

8) 下記は、今回の調査で記録した対日買い案件の対象商品 (地場産品) の一部である。案件の登録国と併せて紹介する。

日本製の包丁 (米国)、日本産のサンマ (中国)、日本産のミネラルウォーター (中国)、日本製の自動車部品 (米国)、日本製の農機 (マレーシア)、日本の特定のメーカーの中古車 (中国)、廃パチンコ台 (香港)、竹製品 (台湾)、弁当箱 (カナダ)、大根・枝豆・わさび (ブルガリア)

表 13. 対日売買案件の登録国の内訳 (2010年6月1日～2010年10月8日)

登録地域	登録国	売り案件	買い案件	計
アジア (日本を除く)	中国	32	6	38
	韓国	27	7	34
	台湾	15	5	20
	香港	1	9	10
	ベトナム	2	7	9
	タイ	4	3	7
	インド	3	1	4
	インドネシア	1	2	3
	マレーシア	4	1	5
	シンガポール	2	3	5
	フィリピン	1	6	7
	パキスタン	1	0	1
	バングラデシュ	1	1	2
	ネパール	2	0	2
	スリランカ	1	2	3
モンゴル	0	1	1	
	アジア計	97	54	151
中東	トルコ	3	0	3
	イラン	0	1	1
	中東計	3	1	4
ロシア・CIS	ロシア	1	0	1
	ロシア・CIS計	1	0	1
欧州	英国	0	1	1
	ブルガリア	2	1	5
	ドイツ	3	0	4
	イタリア	2	0	3
	フランス	2	0	2
	ルーマニア	1	0	2
	ノルウェー	0	2	2
	チェコ	1	0	1
	フィンランド	1	0	1
	ルクセンブルク	1	0	1
	リトアニア	1	0	1
	欧州計	14	4	18
北米	米国	3	3	6
	カナダ	1	2	3
	北米計	4	5	9

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

中南米	ブラジル	2	0	2
	メキシコ	1	0	1
	中南米計	3	0	3
アフリカ	エジプト	1	1	2
	アフリカ計	1	1	2
大洋州	豪州	3	1	4
	大洋州計	3	1	4
合計		126	66	192

日本から比較的距離の近い中国、韓国、台湾の3国に集中している。当該82件の73.2%にあたる60件がFOBであるが、対日売り案件全体におけるFOBの構成比(64.6%)からみれば、FOBにいつそう傾斜していることがわかる。FOBの価格の構成は指定仕向港(named port of destination)までの海上運賃と海上保険料を含まないのに対し、CFRの価格構成は海上運賃を含み、CIFのそれは海上運賃および海上保険料を含む。交流希望地が同時に複数ある場合や全世界を対象としている場合ならばともかく、交流希望地が日本に特定され、しかも大部分が近距離のアジア地域からの売り案件であるにもかかわらず、CFRやCIFを差し置いてFOBが選択的に指定されるのはいかなる理由であろうか。在来船以外の輸送手段への誤用(本来ならばFCAを使用すべきである)の問題はあるとしても、海上運賃や海上保険料を含まないという性格上、交流希望地のいかに問わず案件を提示できるという汎用性、利便性が1つの理由であると筆者は考える。

一方、アジア地域以外からの対日売り案件は件数が少なく、データの量が安定した傾向性を見出すまでには遠く及ばない。が、推測をまじえて若干の所見を述べるならば、まず、5件のEXWのうち4件までが欧州の登録案件であること、すなわち、貿易条件が指定された欧州からの対日売り案件(8件)の半数がEXWであることに注目したい。EXWは売主の施設またはその他の指定場所で貨物を買主に引渡す条件であるから、インコタームズ2000の13個の貿易条件の中で売主の義務は最小となり、価格の構成は最も単純である。しかも、いかなる運送手段(means of transportation)にも適用できる貿易条件である。つまり、売り案件をEXWで提示することはFOB以上に汎用性があり、国内取引の案件や国境を接する隣国への案件から遠隔地に対する案件にいたるまで、広範囲に容易に適用できる。その意味で、アジア地域に比べて距離が遠いうえ、

地理的環境がそれぞれに異なる国々より成る欧州地域は、仕向港までの海上運賃や海上保険料を計算要素に含めなければならない CFR や CIF、さらには指定船積港 (named port of shipment) までの国内輸送費など、船積みに係る費用が含まれる FOB よりも、EXW を志向する傾向があるのかもしれない。次に、対日売り案件において、EXW の対極的性格のある D 類型が欧州地域と北米地域に 1 件ずつみられることに着目しよう。筆者の調査では、前者はフランスを登録国とする DDU (Delivered Duty Unpaid, 関税抜き持込渡し条件) の案件であり、後者はカナダを登録国とする DDP (Delivered Duty Paid, 関税込持込み渡し条件) の案件であった。輸入通関義務が買主にあるか (DDU)、売主にあるか (DDP) の違いはあるが、両者ともに指定仕向地に到着した運送手段から荷おろしせずに買主に引渡し貿易条件であり、いかなる運送手段にも適用できる。成約すれば、仕向国である日本の指定地点まで売主が運送の全体管理を行うことになる。すなわち、売主は、運送の全区間にわたって、適切な運送人 (carrier) と運送手段 (の組合せ) および低廉な運送費を選択し、可能な限り効率的な物流を工夫することになる。このように、少数ながらも、アジア地域より遠隔な欧州や北米からの対日売り案件に D 類型の貿易条件がみられることは、ロジスティクスの観点から到着地条件が選択されたものと筆者は推測している。<sup>9)</sup>

さて、対日売り案件において、海上条件とコンテナ貿易条件のグループ単位での使用状況を観察すれば、前者が 99 件中 89 件 (64+12+13)、89.9% とほぼ 9 割を占める一方、後者はわずか 3 件 (2+1+0) で 3.0% にすぎない (この状況は、後述する対日買い案件でもほぼ同じである)。前述したように (3.2. 参照)、全案件ベースでの売り案件に占める海上条件とコンテナ取引条件は、前回調査では 81.5% と 4.0%、今回の調査では 82.7% と 3.8% であった。つまり、対日売り案件では、海上条件にいつそう集中していることがわかる。

---

9) 実際、日本では、DDP による輸入取引、すなわち輸出者が日本の輸入通関を行い、日本国内の輸入者に直接貨物を納品する取引の増加に対応すべく、「税関事務管理人制度」が設けられている (関税法第 95 条参照)。この制度の背景には、いわゆるサプライチェーン・マネジメント (supply chain management; SCM) の浸透もある。

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 14. 対日売り案件における登録地域と貿易条件のクロス集計

(2010年6月1日～2010年10月8日)

貿易条件 登録地域	EXW	FAS	FOB	FCA	CFR	CIF	CPT	CIP	D類型	小計 [B]	指定 なし	計 [C]	構成比 (%)
アジア (日本を除く)	0	0	60	2	11	8	1	0	0	82	15	97	77.0
中東	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	3	2.4
ロシア・CIS	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0.8
欧州	4	0	1	0	1	1	0	0	1	8	6	14	11.1
北米	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	2	4	3.2
中南米	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	3	2.4
アフリカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0.8
大洋州	0	0	1	0	0	1	0	0	0	2	1	3	2.4
計 [A]	5	0	64	2	12	13	1	0	2	99	27	126	100.0
構成比 [A/C] (%)	4.0	0.0	50.8	1.6	9.5	10.3	0.8	0.0	1.6	78.6	21.4	100.0	
構成比 [A/B] (%)	5.1	0.0	64.6	2.0	12.1	13.1	1.0	0.0	2.0	100.0			

### 4.3. 対日買い案件における貿易条件の使用状況

対日売買案件のうち、買い案件に関して、案件の登録国と各貿易条件の件数をクロス集計した結果を表 15 示す。

そもそも対日買い案件には貿易条件が指定されていない案件が 66 件中 30 件 (45.5%) もあり、決して十分なデータとは言えないが、貿易条件が指定されている対日買い案件 36 件に基づいて状況を観察してみよう。まず、貿易条件の内訳は FOB (18 件, 50.0%) を筆頭に CIF と CFR が 7 件 (19.4%) ずつあり、それ以外は EXW が 5 件 (8.3%) と CIP が 1 件 (2.8%) のみである。FAS, FCA, CPT および D 類型は使用されていない。36 件中 30 件、すなわち 83.3% (貿易条件が指定されていない案件を含めると 66 件中 54 件, 81.8%) がアジア地域からの登録案件であるが、前述したように、特定の国には集中していない。3.2. の全案件ベースでの考察でも述べたように、首位の FOB の構成比は買い案件で減少し、その分 CFR と CIF の構成比が相対的に増加する傾向があるが、表 14 と表 15 を比較すれば対日売買案件でも同じ状況が確認できる (FOB: 64.6% → 50.0%, CFR: 12.1% → 19.4%, CIF: 13.1% → 19.4%)。アジア地域以外からの対日買い案件については、件数がきわめて少なく、有意

味な考察対象とはならないかもしれないが、ここでは、欧米地域と北米地域に EXW が 1 件ずつあることだけを指摘しておこう。対日売り案件では欧米と北米の登録案件に D 類型が 1 件ずつあったが (4.2. 参照), 対日買い案件でも同地域に EXW の登録案件が同数ずつみられたのは実に興味深い。なぜならば、売り案件 (輸出) における D 類型の選択は売主による運送の全体管理が想定されるのに対し、買い案件 (輸入) における EXW の選択は買主が全区間にわたって運送を管理する意思が認められるからである。<sup>10)</sup> つまり、後者は前者と同様に、ロジスティクスの観点からの貿易条件の選択と考えられる。もし EXW の対日買い案件が成約すれば、買主は、日本国内における売主の施設またはその他の指定場所で貨物を自己の管理下に置いて以降、案件登録国にある買主の施設 (倉庫など) までの運送過程における一切の危険と費用を負担しなければならない。<sup>11)</sup> したがって、適切な運送人を選択し、可能な限り低廉な輸送費で効率的な物流を工夫するはずである。

対日買い件における海上条件とコンテナ貿易条件のグループ単位での使用状況は、前者が 36 件中 32 件 (18+7+7) で 88.9% であるのに対し、後者は CIP が 1 件のみで 2.8% である。ちなみに、この CIP の案件の登録国はフィリピンで、商品は日本の自動車メーカーおよび車種を特定した中古車であった。最低受発注量は “40 ft. container” とコンテナ数量が指定されており、まさに適正な貿易条件の選択である。

既述のように (3.2. および 4.2. 参照), 全案件ベースでの買い案件における海上条件とコンテナ取引条件の構成比は、前回調査では 92.1% と 2.7%, 今回の調査では 87.9% と 2.8% であった。したがって、対日買い案件における両グループは、今回の全案件ベースでの買い案件の場合とほぼ同じ構成比を示し、さらに前述した対日売り案件の両グループの構成比 (89.9% 対 3.0%) に酷似している。つまり、海上条件が 90% 近くまで使用されているのに対し、コンテナ取引条件は約 3% にとどまるという状況である。

---

10) 輸出の場合の D 類型, 輸入の場合の EXW は, 輸出入当事者が運賃の全体管理を目指した積極的かつ前向きな動きととらえることができる, との指摘がみられる。詳細は下記を参照されたい。

小林晃 (1999): 我国で使用されるトレード・タームズの実証的研究, 同文館, 第 5 章

11) EXW は輸出通関も買主の義務である。

対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 15. 対日買い案件における登録地域と貿易条件のクロス集計

(2010年6月1日～2010年10月8日)

貿易条件 登録地域	EXW	FAS	FOB	FCA	CFR	CIF	CPT	CIP	D類型	小計 [B]	指定 なし	計 [C]	構成比 (%)
アジア (日本を除く)	1	0	14	0	7	7	0	1	0	30	24	54	81.8
中東	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1.5
ロシア・CIS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
欧州	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3	1	4	6.1
北米	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	5	7.6
中南米	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4.5
アフリカ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1.5
大洋州	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1.5
計 [A]	3	0	18	0	7	7	0	1	0	36	30	66	100.0
構成比 [A/C] (%)	4.5	0.0	27.3	0.0	10.6	10.6	0.0	1.5	0.0	54.5	45.5	100.0	
構成比 [A/B] (%)	8.3	0.0	50.0	0.0	19.4	19.4	0.0	2.8	0.0	100.0			

#### 4.4. 日本発売り案件における貿易条件の使用状況

ここからは、日本を登録国とする貿易取引案件、すなわち日本発売買案件について、貿易条件の使用状況をみていく。まず、すでに示した表1～表4によれば、日本発売り案件は315件(コンテナ数量案件64件を含む)、日本発買い案件は61件(コンテナ数量案件11件を含む)である。が、地域の異なる複数の交流希望地を指定している案件が含まれており、その場合は交流希望地ごとに重複してカウントした。その結果、日本発売り案件と日本発買い案件の件数は、333件と69件にそれぞれ増加した。さらに、貿易条件を指定していない案件が前者で99件(29.7%)、後者で32件(46.4%)あった。以下におけるデータの観察および所見は、主として、貿易条件を指定していない案件の件数を除外した構成比(各表のA/B)に基づく。

まず、日本発売り案件に関して、案件の交流希望地と各貿易条件の件数をクロス集計した結果を表16示す。貿易条件が指定されている234件の日本発売

り案件のうち、80.8%にあたる189件が全世界を<sup>12)</sup>、12.4%にあたる29件がアジア地域をそれぞれ交流希望地としており、両者で計218件、93.2%を占めている(貿易条件を指定していない案件を含めると、前者は277件で83.2%、後者は38件で11.4%である)。つまり、日本発売り案件の8割強が全世界を対象としており、1割強がアジア地域を交流希望地とするものである。

個別の貿易条件の内訳は、件数が多い順にFOB(124件、53.0%)、EXWとCFR(各31件、13.2%)、CIF(29件、12.4%)、FCA(14件、6.0%)、CPTとCIP(各2件、0.9%)、FAS(1件、0.4%)と続き、D類型は使用されていない。最大の構成比を占める、全世界を交流希望地とする日本発売り案件に限定してみても、個別の貿易条件の構成比は概ね一致している。この状況を対日売り案件(4.2.参照)と比較すると、首位のFOBへの集中が緩和し、代わってEXWとFCAが増加していることに気がつく。前述したように、売り案件におけるEXWはFOB以上に汎用性がある。とりわけ、全世界を交流希望地とする売り案件の登録者にとっては、仕向地ごとに異なる運賃・保険料等の構成要素を価格から除外できるFOBやFCA、さらには売主の施設で買主に貨物を引渡した後は一切の危険と費用を売主が負担しないEXWを指定するのが好都合であると思われる。このような事情が日本発売り案件に反映され、上記のような貿易条件の使用状況を呈しているものと筆者は考えている。

次に、海上条件とコンテナ取引条件のグループ単位の構成比をみると、前者は234件中184件(124+31+29)で78.6%、後者は18件(14+2+2)で7.7%である。この結果は、前回調査における売り案件や今回の調査のいかなる集計区分よりも海上条件の構成比が小さく、コンテナ取引条件の構成比が大きい。無論、両グループに属さないEXWの増加が1つの理由であり、コンテナ数量案件や航空輸送の案件に対して適切な貿易条件が選択された件数が増えたためとは即断できない。ともあれ、日本発売り案件においても依然として海上条件は80%近くを占め、繰り返し言及した誤用問題が改善されている状況にはない。

---

12) ここでは、交流希望地としての「全世界」に、日本を含む場合と含まない場合の両者を合計している。日本発の案件は、交流希望地が日本を除いた全世界の場合、案件のタイトルに「海外限定」と付記されるとともに、交流希望地の欄には「全世界(日本を除く)」と表示される。



対日売買案件および日本発売買案件における貿易条件の使用状況

表 16. 日本発売り案件における交流希望地と貿易条件のクロス集計

(2010年6月1日～2010年10月8日)

貿易条件 交流希望地	EXW	FAS	FOB	FCA	CFR	CIF	CPT	CIP	D類型	小計 [B]	指定 なし	計 [C]	構成比 (%)
全世界	25	1	99	11	25	24	2	2	0	189	88	277	83.2
アジア (日本を除く)	4	0	12	3	5	5	0	0	0	29	9	38	11.4
中東	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0.6
ロシア・CIS	0	0	3	0	1	0	0	0	0	4	0	4	1.2
欧州	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0.9
北米	1	0	4	0	0	0	0	0	0	5	2	7	2.1
中南米	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
アフリカ	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.3
大洋州	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0.3
計 [A]	31	1	124	14	31	29	2	2	0	234	99	333	100.0
構成比 [A/C] (%)	9.3	0.3	37.2	4.2	9.3	8.7	0.6	0.6	0.0	70.3	29.7	100.0	
構成比 [A/B] (%)	13.2	0.4	53.0	6.0	13.2	12.4	0.9	0.9	0.0	100.0			

#### 4.5. 日本発買い案件における貿易条件の使用状況

日本発買い案件に関して、案件の交流希望地と各貿易条件の件数をクロス集計した結果を表 17 示す。貿易条件が指定されている 37 件の日本発売り案件のうち、73.0%にあたる 27 件が全世界を、18.9%にあたる 7 件がアジア地域をそれぞれ交流希望地としており、両者で計 34 件、91.9%を占めている。が、貿易条件を指定していない案件を含めて全体の構成比をみると、前者は 56.5%に減少し、後者 23.2%に増加する。つまり、今まで再三述べてきたように、特定の国／地域に地場産品の調達先を求めるといった買い案件の特徴がここにも反映されていると考えられる。

個別の貿易条件の内訳をみると、日本発売り案件 (4.4. 参照) に比べて、FOB (13 件, 35.1%) が相対的に減少していることに気がつく。と同時に、買い案件の一般的な特徴として、CFR (7 件, 18.9%) と CIF (12 件, 32.4%) が相対的に増加している。また、EXW (4 件, 10.8%) の構成比は日本発売り案件よりやや減少している。前述したように、筆者は、一般に売り案件での EXW の選択が単純な価格構成による汎用性を理由とするのに対し、買い案件での

EXW の選択はロジスティクスの観点によるものと推測している。だが、ここでの 4 件の EXW はすべて交流希望地が全世界（不特定）であることから、両方の理由があるように考えられる。なお、その他の貿易条件は、CIP の 1 件を除いて使用されていない。<sup>13)</sup>

次に、海上条件とコンテナ取引条件のグループ単位の構成比をみると、前者は 37 件中 32 件 (13+7+12) で 86.5%，後者 CIP の 1 件のみで 2.7% である。これは、今回の調査における全案件ベースでの買い案件 (87.9% 対 2.8%) および対日買い案件 (88.9% 対 2.8%) に近似した構成比である。

表 17. 日本発買い案件における交流希望地と貿易条件のクロス集計

(2010 年 6 月 1 日～2010 年 10 月 8 日)

貿易条件 交流希望地	EXW	FAS	FOB	FCA	CFR	CIF	CPT	CIP	D 類型	小計 [B]	指定 なし	計 [C]	構成比 (%)
全世界	4	0	11	0	4	7	0	1	0	27	12	39	56.5
アジア (日本を除く)	0	0	2	0	2	3	0	0	0	7	9	16	23.2
中東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1.4
ロシア・CIS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2.9
欧州	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2	3	5	7.2
北米	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2.9
中南米	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0
アフリカ	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	2	2.9
大洋州	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2.9
計 [A]	4	0	13	0	7	12	0	1	0	37	32	69	100.0
構成比 [A/C] (%)	5.8	0.0	18.8	0.0	10.1	17.4	0.0	1.4	0.0	53.6	46.4	100.0	
構成比 [A/B] (%)	10.8	0.0	35.1	0.0	18.9	32.4	0.0	2.7	0.0	100.0			

13) ちなみに、この CIP の案件はドイツ製万年筆の買い案件で、5～10 本という最小受発注量から航空輸送が考えられる。適正な貿易条件の選択であろう。

## 5. 結論

以上、今回の調査で得られたデータを報告し、筆者の所見を述べてきた。前回調査と同様に、今回の調査対象も既往の貿易取引ではなく、あくまでも未成約の売買案件にすぎない。貿易条件の指定のない案件も多く、実質的には貿易条件が指定された710件しか対象にしていない。しかも、売り案件と買い案件の件数および案件の登録国／地域と交流希望地には偏りが大きいにもかかわらず、調査のための条件を統制していない。こうした不十分な調査ではあったが、くれぐれも実際の貿易取引における貿易条件の使用状況ではないことを認識したうえで、再度、海上条件(FOB, CFR, CIF)とコンテナ取引条件(FCA, CPT, CIP)のグループ単位の構成比について要点を集約しておこう。

海上条件の構成比は、全案件ベースの売り案件、全案件ベースの買い案件、対日売り案件、対日買い案件、日本発売り案件、日本発買い案件の順に、それぞれ82.7%、87.9%、89.9%、88.9%、78.6%、86.5%であった。他方、取引条件の構成比は、同じ順に3.8%、2.8%、3.0%、2.8%、7.8%、2.7%であった。やはり、どの集計区分においても海上条件の構成比は圧倒的に大きく、コンテナ取引条件の使用頻度はきわめて低い。今回の調査対象となった日本発売り案件に関する限り、海上条件とコンテナ取引条件の構成比は他の集計区分と数値が若干異なるが、固定化した傾向とは考えにくい。これを要するに、今回の調査では、対日売買案件と日本発売買案件においても、先行調査で指摘された状況や前回調査の結果からの顕著な変化はみられなかった。コンテナ船や航空機による輸送のケースへの誤用が非常に多いとはいえ、長年の商慣習によって、日本が関係する貿易取引案件において海上条件が指定ないし選択され続けている状況が今回の調査でも明らかに認められた。

## 6. 追記

今回の調査期間中である2010年9月16日、国際商業会議所(International Chamber of Commerce; ICC)の理事会によって、インコタームズ2010が承認された(2011年1月1日発効)。インコタームズ2000からの主な変更点としては、①海上条件の危険負担の分岐点として規定されていた「本船の手すり」(ship's rail)が削除されたこと、②DタイプのDAF, DES, DEQお

よび DDU が廃止され、DAT (Delivered at Terminal, ターミナル持込み渡し条件) と DAP (Delivered at Place, 仕向地持込み渡し条件) が新設されたこと、③ 国内での売買契約にも使用可能な規則となったこと、などが挙げられる。<sup>14)</sup> 新しいインコタームズ 2010 の発効によって、貿易条件の使用状況が今後どのように変化していくのか実に興味深い。

また、先行調査や筆者の前回調査、あるいは今回の調査のように、海上条件の誤用問題に軸足を置いた貿易条件の使用状況の調査・分析以外にも、最近、物流環境の変化に関連した貿易条件の研究がみられる。<sup>15)</sup> 前述したロジスティクスの観点からの貿易条件の選択はその一例であろう。筆者も今後、誤用問題とは別の視点からも貿易条件を観察していきたいと考えている。<sup>16)</sup>

---

14) インコタームズ 2010 の詳細については、次のような文献を参照されたい。

International Chamber of Commerce (ICC) (2010); *Incoterms®2010-ICC rules for the use of domestic and international trade terms*—, ICC, Paris

[新堀聰訳 (2010); インコタームズ®2010—国内および国際取引条件の使用に関する ICC 規則——(英和对訳版), 国際商業会議所日本委員会]

新堀聰 (2010); インコタームズ 2010 の解説, JCA ジャーナル 2010 年 11 月号  
JETRO の貿易・投資相談 Q & A ([http://www.jetro.go.jp/world/qa/t\\_basic/04C-070304](http://www.jetro.go.jp/world/qa/t_basic/04C-070304) など)

15) たとえば、小林・前掲書や次の論文が示唆に富んでいる。

西口博之 (2010); 国際物流環境の変化とインコタームズ——EXW 及び DDP 取引条件に関連して——, JCA ジャーナル 2010 年 9 月号

16) たとえば、貿易条件に影響を及ぼす、いわゆる自国保険主義の実態を考察したいと考えている。発展途上国を中心に、外貨 (保険料) の海外流出の阻止や自国の保険会社の育成等を目的として、海外付保、売主による FOB 輸出、買主による CIF 輸入などを制限ないし禁止している国が少なからず存在する。国際海上保険連合 (International Union of Marine Insurance; IUMI) のホームページには、そのような国のリスト (2006 年 9 月現在) ([http://www.iumi.com/pdf/Abridg\\_List2006.pdf](http://www.iumi.com/pdf/Abridg_List2006.pdf)) が公開されているので参照されたい。また、日本銀行調査統計局 (Research and Statistics Department, Bank of Japan) は、毎年 12 月時点の「輸出入物価指数の貿易取引条件の内訳」(Component ratio by International Commercial Terms in the EPI and IPI) を翌年 3 月にホームページに掲載しているが、経時的にこれらをチェックして、その推移を観察することも実に興味深いことであると思う。

参考文献 (脚注に記したものは除く)

- Chuah, J.C.T. (2005); *Law of International Trade* (Third Edition), Sweet & Maxwell, London
- Chow, D.C.K. & Schoenbaum, T.J. (2005); *International Business Transactions —Problems, Cases, and Materials—*, ASPEN Publishers, New York
- Ramberg, Jan (1999); *ICC Guide to Incoterms 2000*, International Chamber of Commerce, Paris [新堀聰訳 (1999); ICC インコタームズの手引き (英和対訳版), 国際商業会議所日本委員会]
- 伊東克己ほか (1988); 現代商業英語読本, 英潮社
- 大塚朝夫 (監修)・福田靖・横山研治 (1999); 貿易実務: グローバルビジネス時代の貿易取引, 成美堂
- 片山立志 (2010); 通関士試験合格ハンドブック 2010 年版, 中央書院
- 上坂西三 (1955); 国際貿易基準, 国際商事仲裁協会 (現 日本商事仲裁協会)
- 杉山晴信 (2007); 英文ビジネス通信実践演習 21 講, 三恵社
- 杉山晴信 (2009); 貿易実務の英語: ビジネス英文メール パーフェクトブック, すばる舎
- 鳥谷剛三 (1980); 国際貿易英語 (改訂版), 成美堂
- 永野靖夫 (1999); 輸入のすすめ方 (第 3 版), JETRO
- 永野靖夫 (2005); 輸入のすすめ方 (第 4 版), JETRO
- 永野靖夫 (2006); 輸出のすすめ方, JETRO
- 新堀聰 (1999); インコタームズ 2000 の考察, JCA ジャーナル 1999 年 12 月号
- 新堀聰 (2001); 現代貿易売買, 同文館
- 新堀聰 (編) (2004); 国際商取引とリスクマネジメント, 同文館
- 新堀聰 (2009); ウィーン売買条約と貿易契約, 同文館
- 浜谷源蔵 (著)・椿弘次 (補訂) (2003); 最新貿易実務 (補訂版), 同文館
- 横山研治 (2000); 航空運送と貿易システム: その構造変化過程, 同文館
- 横山研治 (2004); 貿易実務の教科書, 大学教育出版
- 吉田友之 (2005); トレード・タームズの使用動向に関する実証研究, 関西大学出版部

Appendix インコタームズ 2000 における海上条件とコンテナ取引条件の比較

類型	コード	貿易条件の名称と表示形式	適用運送手段	危険の移転	指定仕向港までの海上運賃または指定仕向地までの輸送費	指定仕向港までの海上保険料または指定仕向地までの貨物保険料
海上条件 (maritime terms)	FOB	Free on Board (...named port of shipment) 「本船渡し (...指定船積港)」	在来船による海上運送または内陸水路運送 (sea or inland waterway transport)	指定船積港において、買主手配の本船の手すり (ship's rail) を貨物が通過した時	買主負担	買主負担
	CFR	Cost and Freight (...named port of destination) 「運賃込渡し (...指定仕向港)」	在来船による海上運送または内陸水路運送 (sea or inland waterway transport)	指定船積港において、売主手配の本船の手すり (ship's rail) を貨物が通過した時*2	売主負担	売主負担
	CIF	Cost, Insurance and Freight (...named port of destination) 「運賃・保険料込渡し (...指定仕向港)」		指定船積港において、売主手配の本船の手すり (ship's rail) を貨物が通過した時*2		
コンテナ取引 条件 (container trade terms)	FCA	Free Carrier (...named place) 「運送人渡し (...指定地)」	複合輸送 (multi-modal transport) を含めて、陸上、海上、航空、鉄道などあらゆる輸送形態 *1	指定地において、運送手段への積込み前に、買主によって指名され、または買主の依頼によって売主が指定した運送人の管理下に貨物を引渡した時	買主負担	買主負担
	CPT	Carriage Paid To (...named place of destination) 「輸送費込渡し (...指定仕向地)」		運送手段への積込み前に、売主が指定した運送人の管理下に貨物を引渡した時	買主負担	買主負担
	CIP	Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination) 「輸送費・保険料込渡し (...指定仕向地)」		運送手段への積込み前に、売主が指定した運送人の管理下に貨物を引渡した時	売主負担	売主負担

[筆者作表]

\*1 コンテナ船、航空機等、運送手段に積込む前に運送人に貨物を引渡す形態の運送手段に適する

\*2 船荷証券の引渡しをもって引渡しの完成とみる (象徴的引渡し, symbolic delivery)

## **The Status of Trade Terms Usage in Selling/Buying Offers to and from Japan**

—With Special Regard to Maritime Terms and Container  
Trade Terms Used in the Registered Business Proposals of the  
“TTPP” Database

Harunobu Sugiyama

As has been widely pointed out, traditional trade terms, such as FOB, CFR and CIF, have been so predominantly used for a long time that quite often they are inappropriately applied to container or air transport, though they are “maritime terms” exclusively for shipment by conventional vessels. On the other hand, “container trade terms”, such as FCA, CPT and CIP, are reported to have rarely been used.

From June 1 through November 17 in 2009, I conducted surveys of the business proposals registered in the “Trade Tie-up Promotion Program” (TTPP) database of JETRO to examine such usage trend of the trade terms. From the results of the said survey, I published *Fact-finding Research on Trade Terms Used in a Business Matching Database* (Dokkyo University Studies in English No. 66, The English Department, Dokkyo University, February 2010). Through the analysis of all trade terms I collected, I found that maritime terms accounted for 83.08%, while container trade terms accounted for only 3.78%.

A year has elapsed since the above research. From June 1 through October 8 in 2010, I conducted a follow-up survey with special regard to the recent status of trade terms used in selling/buying offers to and from Japan. From the TTPP database, I recorded 1,030 newly-registered proposals and collected 710 cases of trade terms in total. After analyzing

these data in detail, I have found that the component ratio of maritime terms is 82.7% of the whole selling offers, 87.9% of the whole buying offers, 89.9% of the selling offers to Japan, 88.9% of the buying offers to Japan, 78.6% of the selling offers from Japan and 86.5% of the buying offers from Japan, while the component ratio of container trade terms is 3.8%, 2.8%, 3.0%, 2.8%, 7.8%, 2.7%, respectively.

From the above results of the follow-up survey, I conclude that maritime terms are still used improperly for a great many import/export proposals based on container vessels and/or aircraft, even if a slight improvement is seen in the selling offers from Japan.