

# Incoterms の変遷と実態調査からみる今後の課題

中 村 嘉 孝

## 1. はじめに

国際貿易の枠組みにおいて締結される商取引において問題となるものの一つとして、物品の偶発的な破損や滅失に関するリスクの移転がある。これについては、当事者間の売買契約における段階と、個々の詳細を規定する定型取引条件があり、前者は各国の準拠法や国際物品売買契約に関する国際連合条約 (CISG) (通称「ウィーン売買条約」)、後者は国際商業会議所 (ICC) 作成の Incoterms (以下、「インコタームズ」) がある。後者は民間団体作成の規則であるが、これを援用可能統一規則として前者の売買契約に組み込むことにより、法的拘束力を発生させ、世界的に貿易実務では幅広く一般に利用され、定型取引条件として重要な役割を果たしている。

インコタームズは、1919 年パリで設立された ICC により、国際商取引の円滑な発展を目的に作成され、売主と買主間の貨物の引渡しに関する一般的に受け入れられる定義と規則を確立するよう 1936 年に初版が発表された。国際貿易の量的発展に伴いインコタームズの認知度は徐々に高まり、企業家の間で国際的に認められた貿易取引における定型取引条件として、現在では世界的に広く普及している。当事者による当該規則の採択により、貨物の引渡し方法やリスク・費用の移転に関する解釈の違いによる不確実性や契約交渉の煩雑さを回避し、簡潔明瞭にその略語によってこれらの問題を効率的に対処することが可能となる。そのため現実に費用対効果の高い定型取引条件として、過去約 90 年にわたり貿易取引において確固たる重要な地位を確立している。

一方で国家間の条約などの Hard Law と異なり、民間規則であるインコタームズのような Soft Law

は、現実に必要とされる存在意義が常に問われる性質のものであり、実務的な変化に合理的に適応する機能を果たす必要がある。そのため現実に、初版発表後も実務を反映する改定が行われ、1980 年以降は 10 年ごとに改定され現在に至っている。

本稿では、貿易取引の定型取引条件として世界的にも定着しているインコタームズについて、1936 年初版前の段階から最新版の 2020 年までの、各年の改定の背景とその条件 (terms; rules) に関する歴史の変遷について、改めて整理する。そして近年および将来にわたる AI や運送手段の発展から、今後の傾向を予測し、現行のインコタームズ各条件がどのように改訂されることが望ましいのかについて考察する。今後のインコタームズの改定の根拠も従来と同様に、技術革新と運送手段の発展に影響されると考える。現在の延長線上で想定すると、具体的には自動運転車両 (陸上輸送)、自動運航船舶 (水上輸送)、ドローン (航空輸送) などがある。これらの技術革新は新たな法的リスク、保険制度の変更、安全性に関する新たな課題をもたらす。

## 2. インコタームズの変遷とその背景

### 2.1 インコタームズ前段階 1923 年版<sup>1)</sup>

背景として第一次世界大戦後、国際商取引の復興にあたり、ICC は「政府による規制ではなく、民間による統一基準」が必要と認識し、1920 年に共通取引条件の策定に向けた交渉を開始し、13 か国で 6 つの主要取引条件の解釈を調査した。その調査結果と解釈の相違点を 1923 年に公表した。ここでは、国際取引における用語の誤解を是正する準備段階とされる。

1) 朝岡良平『貿易売買と商慣習 定型取引条件の研究 (第 3 版)』106-111 頁 (東京布井出版、1981 年)。

## 2.2 インコタームズ前段階 1928 年版

1923 年版の調査で判明した誤解や不備を改善するため、再調査を実施し、誤りの排除と解釈の明確化を目的に改訂し、適用範囲を拡大し、30 か国以上に共通条件を適用するようになる。その意義は国際標準化の基盤を強化し、1936 年版（初版インコタームズ）へとつながっている。

## 2.3 インコタームズ 1936 年版<sup>2)</sup>

1936 年版は、インコタームズの最初の公式版であり 6 つの条件で構成されている。具体的には、FAS (Free Alongside Ship)、FOB (Free on Board)、C&F (Cost & Freight)、CIF (Cost Insurance and Freight)、Ex Ship (Delivered Ex Ship)、Ex Quay (Delivered Ex Quay) である<sup>3)</sup>。この版により、国際貿易における手続きが初めて統一的に調整されたとされる。特徴として、国際商取引における誤解によるトラブルを回避・軽減するため、輸送条件を標準化したことがあり、背景には世界貿易の拡大に伴い、輸送責任や費用負担の明確化が急務とされていた状況があった。

## 2.4 インコタームズ 1953 年版

第二次世界大戦の影響により改訂作業は一時中断されていたが、その後 1953 年にようやく改定された。そこでは 1936 年版の 6 つの規則に加えて、非海上輸送向けの 3 つの規則である DCP (Delivered Costs Paid)、FOR (Free on Rail)、FOT (Free on Truck) が追加された。1953 年版の特徴としては、鉄道輸送や内陸輸送に対応するため FOR、FOT が追加された点にあり、背景として戦後復興期の欧州における鉄道輸送の増加があった。

## 2.5 インコタームズ 1967 年版

1967 年版では、前回 1953 年版における誤解を修正した 3 回目の改訂であり、2 つの新しい条件である DAF (Delivered at Frontier) と DDP (Delivered Duty Paid) が追加された。特徴としては、国境取引の増加に対応した DAF が導入された点にある。

背景として欧州統合の進展による陸路取引の増加があったとされる。

## 2.6 インコタームズ 1976 年版

1976 年版において初めて、航空輸送がインコタームズの取引条件群に含まれることとなった。具体的には FOB Airport (Free on Board Airport) が導入され、FOB 条件自体はインコタームズの最初の公式版に登場していたが、当時は海上輸送における典型的な条件であった。特徴として航空輸送の普及により FOB Airport が追加され、背景としては航空貨物の急成長があった。

## 2.7 インコタームズ 1980 年版

1980 年版では、コンテナ輸送の拡大と新しい書類手続きに対応する新たな改訂が必要とされ、新しい条件である FRC (Free Carrier... Named at Point) が導入された。これは 1990 年版の FCA (Free Carrier... named at point) と同じであるが、アルファベット三文字の記号が、FRC となっている。特徴として、FRC (Free Carrier) が導入され、1970 年代に急速に地球規模で普及したコンテナ輸送による Door to Door 形態への大きな変化が背景にあり、貿易実務における多様な輸送形態である国際複合一貫輸送 (International Combined Transport) の導入と拡大発展がある。

## 2.8 インコタームズ 1990 年版

1990 年版の改定理由としては、電子データ交換 (EDI) の利用増加への対応と、複合輸送への適応であった。この新版では、FCA 条項がすべての輸送手段、さらには複合的な組み合わせにも適合するように修正された。その結果、特定の輸送形態にのみ関係する条項である 3 条件である FOR、FOT、FOB Airport が削除された。また改訂作業に関連して、インコタームズは 4 つのグループと 13 の条項に整理された。

- ・グループ E：引渡し条項 (EXW)
- ・グループ F：主要運送費未払い (FCA、FAS、

2) ジョニー・ヘレ、オスカー・ティベルグ著 椿弘次、遠藤健二、田口尚志訳『ICC インコタームズの手引き その理解と実践的活用』12-15 頁 (日本商工会議所日本委員会、2025 年 3 月)。

3) Incoterms 1936, ICC Brochure No.92, 1936, p.1. 詳細は、中村弘『貿易契約の基礎』pp.3-72 (東洋経済新報社、1983 年) 参照。

FOB)

- ・グループ C：主要運送費支払い済み (CFR、CIF、CPT、CIP)
- ・グループ D：引渡し条項 (DAF、DES、DEQ、DDU、DDP)

特徴としてはコンテナの地球規模の急速な拡大普及に伴う複合輸送に対応するため CPT、CIP が新たに採用され、背景としては、グローバル化とコンテナ輸送の標準化がある。

## 2.9 インコタームズ 2000 年版

2000 年版の改訂プロセスには約 2 年を要した。その理由の一つは、ICC は、世界中の幅広い貿易業者から回答、意見、改善提案を求め、同時にインコタームズ 2000 の条項の文言が実際の商慣習を反映することも重視した。もう一つの理由は、輸送技術の変化であり、特にコンテナ輸送、複合輸送の発展、および輸送における新技術の導入に関連していた。変更は、通関分野、特に FAS および DEQ における通関手続きと関税義務の支払いに関する部分、そして FCA における積込み・荷卸し義務の分野で行われた。1990 年版と比較して、個々の条件や 4 つのグループへの分類は変更されなかったため、変更は上記の文言の明確化に限定された。特徴としては、基本的には 1990 年版を踏襲しつつ、インターネットの普及・拡大による電子商取引の増加を意識して対応しようとした点にある。

## 2.10 インコタームズ 2010 年版

2010 年版では、グループ D の条項が統合された。2000 年版と比較して、DAF、DES、DEQ、DDU の条件は、新しい DAT (Delivered at Terminal) と DAP (Delivered at Place) に置き換えられ、これらは合意された輸送手段に関係なく使用できるようになった。条件の数は 13 から 11 に減少し、さらに 2010 年版の規則は新たに 2 つの区分に分けられた。すなわちすべての輸送手段に適用される規

則と、海上および内陸水路輸送に適用される規則である。前者の第 1 グループには、EXW、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP、DDP が含まれ、後者の第 2 のグループには、FAS、FOB、CFR、CIF が含まれる<sup>4)</sup>。

- ・第 1 グループ：EXW、FCA、CPT、CIP、DAT、DAP、DDP
- ・第 2 グループ：FAS、FOB、CFR、CIF

また輸送の安全性が取り上げられ、電子的通信手段の利用を容易にする文言も導入された。既に 1990 年版では、従来の紙の書類を電子データ伝送に置き換えることが予測されていたが、2010 年改訂では電子データ伝送が一般的な日常的慣行とみなされている。この点については、先取りしすぎた懸念がある。また 2000 年版を含むそれ以前に発行された規則においては E、F、C、D の 4 つのグループに分類されており、E と D は引渡し地点から最も離れた位置にあり、F と C はその中間に位置していた。2010 年以降、インコタームズの規則は輸送の種類に応じて 2 つの区分に分類されている。ただ従来の分類は引渡し地点の重要性を理解する点で参考になる。

特徴としては、DAT (Delivered at Terminal) と DAP (Delivered at Place) が新たに導入され、旧 DES、DEQ、DAF、DDU が廃止された。この背景には、物流の効率化とターミナル配送の増加がある。

## 2.11 インコタームズ 2020 年版

現在の最新版である 2020 年版の改訂にあたり、規則を可能な限り実務に結び付ける努力と、条件・規則 (rules) の正しい選択を容易にするための改善が行われた<sup>5)</sup>。2020 年版では利用者が契約に適した規則を選択できるよう、提示方法の改善に重点が置かれた。そのため、輸出入取引を円滑にすることを目的とした外観上の変更が加えられた。これは、売買契約と補足契約との定義や関連性をより明確に説明し、各規則に対する解説や規則に

4) ICC: Incoterms rules 2010, <https://iccwbo.org/publication/incoterms-rules-2010/>

5) Incoterms 2020 Checklist and Flowcharts, ICC Publication No. PUB817E, <https://icc.se/wp-content/uploads/2022/05/icc-incoterms-2020-checklist-int.pdf>.

従った再配置の可能性を提供するものであるとされる<sup>6)</sup>。

2020年版では、DAT (Delivered at Terminal) 条件の名称が DPU (Delivered at Place Unloaded) に変更された。また新たに FCA 条件で船積書類 (On Board notation) の発行が可能となった。さらに、CIF および CIP 条件についても変更があり、前者は従来通りであるが、後者の CIP では ICC (A) 条件 (もしくは相当以上) での付保が明示され、保険基準が設定された。また 2020 年版では、実務家にとって利便性が高くなることを目指し、利

用者が条項をできるだけ簡単に扱えるよう解説を提供している<sup>7)</sup>。

結果として 11 の条件が輸送の種類別に分類されている。すなわち、すべての輸送手段に適用される条件 (EXW、FCA、CPT、CIP、DAP、DPU、DDP) と、海上および内陸水路輸送に適用される条件 (FAS、FOB、CFR、CIF) である。特徴としては、DAT を DPU (Delivered at Place Unloaded) に改称し安全義務を強化された点と、リスク管理と保険義務の明確化がある。以上の経緯をまとめると次の通り<sup>8)</sup>。

	Group E	Group F		Group C				Group D					
1936	-	-	FAS	FOB	C&F	CIF	-	-	Ex Ship	Ex Quay	-	-	-
1953	-	-	FAS	FOB/FOR /FOT	C&F	CIF	-	DCP	Ex Ship	Ex Quay	-	-	-
1967	-	-	FAS	FOB/FOR /FOT	C&F	CIF	-	DCP	Ex Ship	Ex Quay	DAF	-	DDP
1976	-	-	FAS	FOB/FOR /FOT/ FOB Airport	C&F	CIF	-	CPT	Ex Ship	Ex Quay	DAF	-	DDP
1980	-	FRC	FAS	FOB/FOR /FOT/ FOB Airport	C&F	CIF	-	CPT	Ex Ship	Ex Quay	DAF	-	DDP
1990	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CIP	CPT	DES	DEQ	DAF	DDU	DDP
2000	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CIP	CPT	DES	DEQ	DAF	DDU	DDP
2010	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CIP	CPT	-	DAT	DAP	-	DDP
2020	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CIP	CPT	-	DAT	DAP	-	DDP

### 3. インコタームズの実態調査報告書

本章ではインコタームズ 2020 の実態調査報告書について 2 点紹介する。

#### 3.1 中国におけるインコタームズの使用実態調査報告 (「Overview Over The Survey On The Use Of Incoterms® In China」)<sup>9)</sup>。

(調査概要) 中国におけるインコタームズの使用実態を初めて体系的に明らかにした。

##### ① 調査目的

中国におけるインコタームズの使用実態を把握

6) 田口尚志「インコタームズ®2020 に関する若干の解説」『貿易と関税』2019 年 11 月号、12-21 頁。

7) ICC 著・国際商業会議所日本委員会英和対訳版、*Incoterms 2020*, pp.1-12.

8) Michaela Petrová, Martina Krügerová, Michal Koziel, *New Challenges in Incoterms in the Background of their Historical Development*, 27 ACC Journal 90, 93 (2021).

9) Xiang Gao, *Overview Over The Survey On The Use Of Incoterms® In China*, CLP COMMISSION MEETING, 19 October 2023, 著者: Xiang Gao (中国政法大学 教授 / ICC 国際商業法・実務委員会 副議長) 発表: 2023 年 10 月 ICC CLP 委員会会合 [https://www.icc.se/wp-content/uploads/2023/11/Item-4\\_Xiang-Gao-1017-Incoterms-Usage-Survey.pdf](https://www.icc.se/wp-content/uploads/2023/11/Item-4_Xiang-Gao-1017-Incoterms-Usage-Survey.pdf).

し、以下の目的を達成するために実施された。

- ・インコタームズの実際の使用状況を把握する
- ・使用上の課題や誤用の傾向を明らかにする
- ・普及・教育・将来の改訂に向けた事実ベースの支援材料を得る

#### ②調査設計と実施

- ・アンケート構成：全 41 問（2022 年 9 月初稿、2023 年 3 月配布）、回答数：94 件（有効回答 92 件）
- ・回答者の属性：企業形態：国有企業、民間企業、合弁企業、外資系企業
- ・業種：製造業、貿易業（商品取引含む）、サービス業など 19 業種
- ・取引規模：年間取引額 50 万ドル未満～1,000 万ドル以上
- ・取引地域：全大陸にわたる国際取引をカバー

（インコタームズの使用傾向と選択要因）

#### ③輸出入における使用頻度の高い貿易条件

- ・輸出で最も使用される条件：FOB（本船渡し）：81.52%、CFR（運賃込み）：42.39%、CIF（運賃・保険料込み）：60.87%
- ・輸入での使用傾向も類似：FOB：57.61%、CIF：55.43%、CFR：31.52%
- ・EXW（工場渡し）や FCA（運送人渡し）など、ICC 推奨の条件は使用率が低い。

#### ④引渡地点の記載傾向

- ・契約書に記載される主な引渡地点：仕向地または仕向港：58.7%、船積港：36.96%
- ・運送人への引渡し地点：33.7%、工場：32.61%  
→ FOB/CIF などの「船上引渡し」条件が使われているにもかかわらず、契約上の引渡地点は「仕向地」や「運送人」などと記載されており、実務との不一致が見られる。

#### ⑤貿易条件選択の決定要因

- ・選択理由（複数回答）：運賃の負担：44.57%、輸送リスク：38.04%、顧客の希望：35.87%、貨物の出所：33.70%
- ・通関の難易度：28.26%、慣行：28.26%、自社の慣れ：33.70%、規則への理解度：7.61%  
→実務的な要因（コスト・リスク・顧客対応）が重視され、規則の正確な理解は選択にあまり影響していない。

（インコタームズ 2020 の認知と誤用の実態）

#### ⑥使用バージョンの傾向

インコタームズ 2020：59.78%、インコタームズ 2010：30.43%、インコタームズ 2000：9.78%  
→最新版の使用が主流だが、旧版の継続使用も根強い。

#### ⑦バージョン変更の認識度

- ・「DAT → DPU」への変更を認識している：51.09%
- ・CIF と CIP の保険条件の違いを認識している：63.04%  
→約半数が重要な変更点を把握していない。

#### ⑧コンテナ輸送時の誤用

- ・コンテナ輸送時に FOB/CFR/CIF を使用している：75%
- ・ICC 推奨の FCA/CPT/CIP を使用している：25%  
→誤用が常態化しており、誤解や紛争の原因となっている。

#### ⑨紛争の発生状況

- ・荷積港での費用負担に関する紛争：10.87%
- ・用語選択の誤りによる紛争：8.7%  
→誤用が実際のトラブルに直結していることが確認された。

（課題と今後の展望）

#### ⑩表記の不備と教育の必要性

- ・契約書にバージョンを明記していない：39.13%
- ・国内取引での使用経験あり：32.61%
- ・インコタームズの国内適用を知らない：46.74%  
→表記の不備と知識不足が依然として大きな課題。

（ICC への提言）

- ・普及と研修の強化：実務者向けの研修拡充、教育機関との連携
- ・次回改訂に向けた課題：コンテナ輸送時の誤用是正（FOB/CFR/CIF の乱用）、荷積港費用に関する責任明確化
- ・組織的対応の提案：他の ICC 委員会との連携、港湾・輸送専門の小委員会設置の検討

(本調査の結論)

- ・実務では FOB/CIF/CFR が依然として主流であり、ICC の推奨とは乖離がある
- ・契約書上の表記やバージョン明記の不備が多く、誤用による紛争も発生している
- ・教育・研修の強化と、次回改訂に向けた実務者の声の反映が急務である

### 3.2 イベロアメリカ地域におけるインコタームズ規則の利用実態報告 (「ICC Ibero-American Report on the Use of the Incoterms® 2020 Rules」)<sup>10)</sup>

スペインおよび中南米地域のインコタームズの使用実態について日本ではほとんど知られておらず、また日本と同様に誤用の実態が紹介されているため以下、簡潔に紹介する。

(調査の背景・目的・体制・方法論)

①背景と意義

ICC のイベロアメリカ地域における各国委員会 (National Committees) が共同で実施した、インコタームズ 2020 の使用実態に関する初の広域調査である。対象はスペイン語圏を中心とした 22 か国の企業・専門家で、国際商取引における商慣習と公式ルールとの乖離、理解度、適用状況などを明らかにすることを目的としている。

②調査の意義

- ・Incoterms の実務使用と ICC 推奨とのギャップを可視化
- ・国・業種・企業規模別の傾向を把握し、教育・普及・改訂に活かす
- ・ICC の研修・出版・規則改訂に向けた実証的基盤の提供
- ・商習慣と規則の整合性を高め、国際取引の透明性と効率性を促進

③調査体制と参加国

調査は「イベロアメリカ Incoterms® グループ」によって実施され、ICC の各国委員会から選出された専門家が参加。中心国は以下の 11 개국：ア

ルゼンチン、メキシコ、コロンビア、スペイン、エクアドル、パナマ、コスタリカ、ボリビア、キューバ、グアテマラ、パラグアイ。また各国の専門家は、法務、通関、物流、貿易実務など多様な分野から構成されており、地域横断的な視点で調査設計と分析を行った。

④調査方法

調査は以下の 2 つの手法で構成されている。

・アンケート調査 (244 件)

Google Forms を用いたアンケートを各国委員会が配布。回答者は輸出入業者、物流・通関業者、商社、製造業者など多岐にわたり、企業規模もマイクロ・小規模 (48%)、中規模 (28%)、大企業 (10%)、多国籍企業 (14%) と幅広い。職種別では国際交渉担当 (48%)、商務担当 (12%)、管理部門 (9%) が多く、業種別では貿易 (28%)、製造業 (16%)、物流 (13%)、通関 (11%) が中心。

・商取引文書の内容分析 (158 件)

実際の商取引書類 (インボイス、運送書類、通関申告など) を精査し、Incoterms の記載方法、用語の選定、ICC 推奨との整合性を検証。対象国は 5 か国。

この二重のアプローチにより、主観的認識と客観的実務の両面から Incoterms の使用状況を把握することが可能となった。

(インコタームズの使用実態と ICC 推奨との乖離)

⑤契約形式の多様性と国別傾向

- ・国際取引における契約形式は多様で、正式な売買契約書 (14%) よりも、注文書 (10%)、プロフォーマインボイス (9%)、メール (8%) などが多く、61% は複数の形式を併用していた。
- ・国別ではコスタリカが契約書使用率 38.1% と最も高く、エクアドルではプロフォーマインボイスとメールの使用が多かった。企業規模別では、大企業はメールによる契約が多く、他の規模では契約書が主流。この結果は、契約の形式が国の商習慣や企業の体制に強く依存していること

10) ICC Ibero-American Report on the Use of the Incoterms® 2020 Rules, [https://library.iccwbo.org/content/clp/Others/2023\\_iber0-american\\_report\\_on\\_incoterms\\_eng.pdf](https://library.iccwbo.org/content/clp/Others/2023_iber0-american_report_on_incoterms_eng.pdf).

を示している。

#### ⑥商慣習との乖離と国際規則の受容

- ・81%が Incoterms 2020 を使用していると回答したが、19%は独自の商慣習に基づく用語を使用していた。特にアルゼンチンとコロンビアではこの傾向が強く、企業規模による違いは見られなかった。
- ・ICC の規則が国際的に受容されている一方で、地域的な慣習や業界の慣れによって、公式ルールが十分に反映されていないケースも多い。

#### ⑦コンテナ輸送における誤用と ICC 推奨の不徹底

- ・ICC はコンテナ輸送において FOB、CFR、CIF の使用を推奨していないが、実際には 45%以上がこれらを使用しており、文書分析でも 54%が該当した。国や企業規模に関係なく、ICC の推奨が十分に浸透していないことが明らかとなった。
- ・この誤用は、教育不足、出版物の未所持、慣習的な取引慣行などが原因と考えられる。

#### ⑧正しい記載方法の遵守状況

- ・契約書におけるインコタームズの正しい記載(用語+地名+バージョン)は 51%が遵守していた。
- ・メキシコ (81.5%)、スペイン (67.9%) などは高い遵守率を示したが、コスタリカ、コロンビア、アルゼンチン、パナマでは低かった。
- ・輸入業者や支援業者では記載が不完全な傾向が強く、輸出業者や輸出入両方を行う企業では遵守率が高かった。

(理解度・合意形成・国内取引での活用)

#### ⑨使用頻度と合意形成の実態

- ・FOB が最も使用されており、FOB 単独で 47%、FOB と CIF の併用で 22%、CIF 単独で 22%、FCA が 14%。
- ・Incoterms の選定は 89%が当事者間の合意によるもので、業種や企業規模に関係なくこの傾向が強かった。
- ・農業・漁業分野では 17.7%が相手方によって用語が決定されると回答しており、交渉力の差が反映されている可能性がある。

#### ⑩国際的な受容と理解度

- ・96%が Incoterms の国際的な受容性を認識して

おり、93%がリスク・費用負担の明確化、71%が梱包責任の明示、82%が通貨や決済手段に関係なく適用可能であると理解していた。

- ・この結果は、規則の基本的な理解が広く浸透していることを示す一方で、細部の誤用や記載不備が残っていることも明らかにされた。

#### ⑪疑義の解消手段と情報源

- ・責任や費用負担に関する疑義が生じた場合、45～51%が Incoterms の条文を参照し、残りは通関業者 (20～38%)、専門家 (16%)、物流業者 (8～14%) などに相談していた。
- ・アルゼンチンやコスタリカでは通関業者への依存が特に高かった。
- ・輸出入通関に関する責任 (A7/B7) については、出版物を持つ人の 67.7%が条文を直接参照する傾向があり、持たない人は通関業者への依存が高かった (56.4%)。

#### ⑫保険条件の決定と国別傾向

- ・CIF や CIP 使用時の保険条件については、48%が Incoterms に従い、35%が保険代理店に相談、17%が売主に直接指示していた。
- ・アルゼンチン、コロンビア、メキシコでは保険代理店への相談が多い傾向が見られた。

(政策提言と今後の課題)

#### ⑬教育・研修の強化

- ・調査結果から、インコタームズの誤用や理解不足が依然として存在することが明らかとなった。
- ・特にコンテナ輸送に関する誤用や正しい記載方法の不徹底は、教育・研修の不足が大きな要因である。
- ・今後は、各国委員会や ICC が連携し、実務者向けの研修プログラムや教材の充実を図ることが重要である。

#### ⑭出版物と情報アクセスの改善

- ・出版物の普及率向上と、最新のインコタームズ規則へのアクセスの容易化が求められる。
- ・特に中小企業や地方の事業者に対して、分かりやすい解説書やオンラインリソースの提供が効果的である。

⑮規則の地域適用性の検討

- ・地域ごとの商慣習や実務慣行との乖離を踏まえ、インコタームズの地域適用性について検討を進める必要がある。これにより、規則の実効性と受容性を高め、国際取引の円滑化に寄与することが期待される。

⑯今後の調査とモニタリング

- ・継続的な調査とモニタリングにより、インコタームズの使用実態の変化を把握し、教育・普及施策の効果を評価することが重要である。
- ・特に新興市場やデジタル取引の拡大に対応した調査が求められる。
- ・これらの政策提言は、イベロアメリカ地域における国際取引の透明性と効率性向上に寄与し、ICC の規則普及と改訂に向けた実証的基盤となることが期待できる。

3.3 実証調査研究のまとめ

以上のインコタームズ 2020 の国際的使用実態調査報告（中国・イベロアメリカ地域）から次の点が導かれる。

- ①初の体系的調査による実態把握：中国およびイベロアメリカ地域において、インコタームズ 2020 の使用実態を初めて広域的・体系的に調査。両地域ともに、実務と ICC 推奨との間に明確なギャップが存在。
- ② FOB・CIF・CFR の過度な使用：両地域ともに FOB、CIF、CFR が圧倒的に多く使用されており、特にコンテナ輸送において ICC が推奨する FCA、CPT、CIP の使用は少数派。中国では 75%、イベロアメリカでは 45% 以上が推奨外の用語を使用。
- ③契約書記載と実務の不一致：契約書に記載される引渡地点と、使用されるインコタームズの内容が一致していないケースが多発。中国では「仕向地」や「運送人」が記載される一方、用語は FOB 等が使用されていた。
- ④選択要因は実務優先：両地域とも、貿易条件の選択は「運賃負担」「輸送リスク」「顧客の希望」など実務的要因が中心であり、「規則への理解」は中国で 7.6%、イベロアメリカでも限定的とされ、教育の必要性が浮き彫りになった。

- ⑤バージョンの混在と認識不足：中国ではインコタームズ 2020 の使用が 6 割に達する一方、旧版（2010・2000）も根強く使用されており、バージョン変更（例：DAT → DPU、CIF と CIP の保険条件）への理解も不十分。

- ⑥誤用による紛争の発生：中国では、コンテナ輸送時の誤用に起因する紛争（荷積港での費用負担や用語選定ミス）が実際に発生しており、イベロアメリカでも同様のリスクが指摘されている。

- ⑦契約書の記載不備と出版物未所持：契約書にバージョンを明記しないケースが中国で 39%、イベロアメリカでも多数。ICC 公式出版物の未所持者は、誤用や理解不足の傾向が強いことが両地域で共通して確認された。

- ⑧国内取引での活用は限定的：インコタームズの国内取引への適用は、中国で 32.6%、イベロアメリカではメキシコ・スペインなど一部で活用が進むが、全体としては限定的。国内適用への理解も不十分。

- ⑨教育・研修の強化が急務：両地域ともに、誤用の是正や理解促進のためには、実務者向けの研修、教育機関との連携、出版物の普及が不可欠。特に中小企業や地方事業者への支援が重要。

- ⑩ ICC への政策提言と今後の課題：次回改訂に向けて、地域的な商慣習との整合性、コンテナ輸送時の用語誤用是正、条文の明確化、教育体制の整備などが求められる。継続的な調査とモニタリング体制の構築も提案される。

4. インコタームズの今後の課題

インコタームズの目的としては、契約当事者に対して、条項の統一的な解釈、明確な理解、そして定型的な適用可能性という利点を提供することであり、当事者の立場からすると、売買契約締結における交渉を効率的に進められる点にある。契約当事者が規則を個別に修正する必要がないようにするためには、インコタームズの規則が相互に代替可能であるだけでなく、貿易の実態を反映し、それに適合している規則内容が望ましい。現実には ICC は貿易実務における変化を敏感に察知するよう努力し、1936 年の初版以来、インコタームズは

国際貿易、技術進歩、物流網の拡大変化に応じ、具体的規定として明確化するよう改定を重ねた結果、現在においてインコタームズは国際貿易において最も広く使用されている規則となっている。

各版改訂の大きな原因の一つとして、運送手段の発展に起因するものがある。1953年版では鉄道運送の拡大に対応したものであり、1976年版には航空運送が反映された。1980年版では、コンテナ輸送の拡大と新たな文書処理の必要性に対応したものであり、前回の改訂からわずか4年後に実施された。1990年版では、条項が柔軟性を欠いていることから、インターモーダル輸送（複合運送）への対応が求められた。インターモーダル輸送は、各運送手段の利点を組み合わせることで全体の効率を高めるものである。今後の改定では、輸送については、輸送技術の革新、コンテナ輸送の自動化、インターモーダル輸送の発展などに対応する規則の体系的な整備が期待される。

2010年版および2020年版では、規則はすべての運送手段に適用されるものと、海上および内陸水路輸送に限定して適用されるものの二つの分類に再編された。最新の2020年版では、技術革新への柔軟性、使いやすさ、理解しやすさを反映しており、現代の商業慣行に対応したものとされる。

しかしながら、2020年版の発行から1年後には、批判的な意見も表明されている。ある研究では、インコタームズ2020の規則は依然として多くの点で曖昧であり、簡略化されすぎているとの意見<sup>11)</sup>、また技術革新、決済手段、人工知能、ロボティクスの進展に対する言及が不十分であるとの意見もある<sup>12)</sup>。さらに電子商取引の発展に伴い、最適な条項を自動的に選定するシステムの開発が進んでおり、デジタル化やセキュリティの問題も新たな課題となるなど、様々な想定される問題がある。このような技術進歩は新たな条項の創設や既存条項の変更を促す主要な要因となり、2030年の次回改訂時には、現在はまだ十分に開発・活用されていない技術が広く普及している可能性も十

分にある。技術革新は生産プロセスや物流にも多大な影響を及ぼしており、最近数年で急速に普及したドローン（Drones）は運送手段として様々な利用可能性があると考えられる。

自律型輸送手段の導入は、運送効率と持続可能性の向上に寄与するが、損害賠償責任の問題も新たに付随して発生する。人為的な操作による損害は減少する一方で、自律運転による損害の責任の所在は不明確で、かつ証明も難しい。したがって、自律型輸送手段による損害賠償責任と保険制度についても、インコタームズや契約条件について反映させていく必要性が予想される。特にドローンは、到達困難な地域への輸送や人的要因の排除による安全性向上、休憩の不要化による輸送の迅速化など、多くの利点を有しており、1970年代のコンテナ革命と同様の、ラストワンマイルの分野における物流革命（ドローン革命）をもたらす可能性がある。現在の技術的制約（例えば航続距離や重量など）が解決されるようになれば、物流のセンターの再構築はじめ物流の仕組みや役割は大きく変化し、広範囲の顧客に対応可能なドローン物流センターが登場する可能性がある。

さらに、安全面における国際貿易の技術的側面として、ブロックチェーン技術がある。有価証券である船荷証券や、代金決済といった重要な貿易手続きの過程において、取引の出所を明確にする手段として実用化の可能性が高い。しかし、これらの新技術には法的枠組みが整備されていないため法的なリスクが伴うが、そうした状況においても現実の商取引は遅く成長すると予想される。過去の船荷証券の危機の際には、商慣習としてサレンダー B/L (Surrendered B/L) や保障渡し (Letter of Guarantee)、また航空運送状 (AWB) を模した海上運送状 (Sea Waybill; SWB) など、法的に未整備な状態で潜在的リスクを抱えつつも、商取引実務では果敢かつ柔軟に対応している現状がみられる。

インコタームズは、このような新技術を包含し

11) J. Davis & J. VOGT, Incoterms® 2020 and missed opportunities for the next version. *International Journal of Logistics Research and Applications*. 2021. DOI: 10.1080/13675567.2021.1897974.

12) C. Durag & G. E. Delipinar, The past, today and future of incoterms in international delivery: A review on the innovations in logistics. *7 Journal of Economics Library* .201-207 (2020).

想定した現実的な状況に対応した規則を定めることが理想であるが、現実には地球規模でみると、アジア地域（FOB, CIF が多い）、欧州域内（陸上輸送などが多い）、北米（SWB が主）など、地域的な特性が大きく、また特定地域内においても、業種や企業規模により各利用条件は異なっている現状からすると、最大公約数的な漸進的改定が好ましいと考える。

最後に、COVID-19 パンデミックなど全世界的に拡大する疫病の可能性も想定される。2020 年版の改訂はパンデミック前に行われたため、現在の国際貿易の供給関係における課題に十分に対応していない。このような状況下で、インコタームズの各条件・規則が貿易実務においては日常的に試されている。次回の改訂が 2030 年であることが想定されるが、技術進歩の速度と実務での普及度合いにより、改訂頻度が今後は 10 年ではなく、より短縮される可能性も十分にある。ただし、本稿で紹介した二つの実態調査にみられる通り、規則やルールの実務への普及・浸透には時間がかかり、かつ正確に理解されず誤解されたまま使用されるリスクも念頭に置きつつ、商取引の状況に合わせた合理的な法制度や商慣習規則の安定性への配慮も必要である。