

●その価格にはなにが含まれている？これがわからなくては始まらない！

契約内容 (3) - 価格条件、インコタームズ

まずは取引に使う通貨を明らかに

貿易は他国と売買をすることなので、取引金額だけでなく、どの通貨で取引するのも決めなければいけません。輸出国の通貨、輸入国の通貨、もしくは米国ドルのように為替レートが比較的安定していて、世界的に通用する通貨（基軸通貨）が使われるのが一般的です。

この100,000の札束は



USDドル？

円？

韓国ウォン？

どの通貨で取引するかで「為替変動リスク」を「誰が」負うかが、以下の表のとおり大きく変わってくるので重要です。

	輸出国通貨	輸入国通貨	基軸通貨
輸出者	リスクなし	全面的にリスクを負う	ある程度のリスクを負う
輸入者	全面的にリスクを負う	リスクなし	ある程度のリスクを負う

輸出者、輸入者双方が、ある程度の為替変動リスクを負うということで、基軸通貨、とくに米国ドルが使われることが多くなっています。

その取引金額にはどこまで含まれているのか？

②で触れたとおり、貿易では商品の価格だけでなく、運送料、保険料、通関費用、関税など様々な費用がかかり (P.8 参照)、それがかなり大きな金額になります。Offer や見積書に記載されている価格が、それらの費用をどこまで含んだものなのかが不明だと、トラブルになります。

そのため、「費用をどこまで含むか」を取り決めます。これを**貿易条件 (Trade Terms)** といいます。

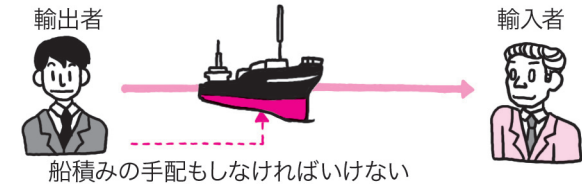
貿易条件には国際的にルール化されたものがあり、一般に、国際商業会議所 (I.C.C.) が解釈を定めている**インコタームズ (Incoterms、取引条件の解釈に関する国際規則)** が使われます。現在の最新版は、2011年1月に発効した2010年版 (**インコタームズ 2010**) です。

インコタームズで決まるもの

インコタームズによって、記載されている価格にどこまでの費用が含まれているのか（「費用負担の範囲」といいます）が決定します。

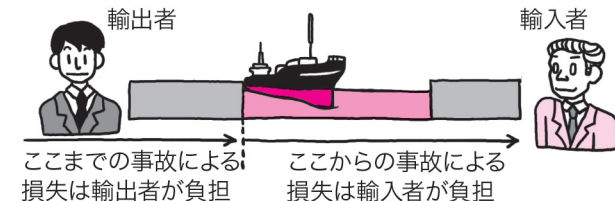
これには、費用に含まれている範囲の手間（例えば、船積手配や通関手続）を負担するという意味もあります。

価格に運賃が含まれている場合



インコタームズは価格だけではなく、「運送リスク」を誰が負担するのか（「危険負担の範囲」といいます）も決定します。どの地点（「リスク移転の時期」といいます）までに発生した事故であれば損失を輸出者が負担する、どの地点以降に発生した事故であれば損失を輸入者が負担する、といったことです。

リスク移転の時期が輸出港の埠頭までとなっている場合



インコタームズの諸条件

インコタームズは「費用負担の範囲」「危険負担の範囲」の組合わせで、4 類型 11 条件に類型化されています。

よく使われるのは、FOB、CFR、CIF の 3 種類です。

費用負担の範囲

	商品出荷価格	銀行手数料・金利	貿易保険料	輸出梱包費	輸出検査費用	輸出許認可手続、	国内運送費・倉庫料	輸出通関諸費用	船積費用	国際運送費(運賃)	貨物保険料	荷降し・陸揚げ費用	輸入検査費用	輸入許認可手続、	輸入通関諸費用	関税など税金	国内運送費・倉庫料	銀行手数料・金利	
いかなる単数または複数の輸送手段にも適した規則																			
EXW																			
FCA																			
CPT																			
CIP																			
DAP																			
DAT																			
DDP																			
海上および内陸水路輸送のための規則																			
FOB																			
FAS																			
CFR																			
CIF																			

■ 負担義務はないが、通常、輸出者が自らのために支払うもの。(その分が輸入者に示される建値に含まれる。)

危険負担の範囲

	輸出者拠点	輸出国国内運送	コンテナターミナル	輸出港の埠頭	本船(輸出国)	指定仕向地(※)	輸入国国内運送	輸入者指定地
いかなる単数または複数の輸送手段にも適した規則								
EXW								
FCA								
CPT								
CIP								
DAP								
DAT								
DDP								
海上および内陸水路輸送のための規則								
FOB								
FAS								
CFR								
CIF								

※ 港湾だけでなく、輸入国内のコンテナヤード、空港、鉄道の駅、トラックのターミナル、倉庫など様々な場所を指定仕向地とすることができる。

※ 上図いずれも色塗り部分が通常、輸出者が負担する範囲を意味する。

(1) E 類型 - 出荷条件 (出荷場所渡し) -

輸出者拠点で、費用、危険の負担が移転する条件。

- ・ EXW (Ex Works) … 工場渡し条件 (現場渡し) (全)
輸出者の拠点以降で発生するすべての費用、危険を輸入者が負担。

(2) F 類型 - 主要輸送費抜き条件 (運賃抜き本船渡し) -

輸出国で「買主 (輸入者) が手配した後続の運送手段」に引き渡された時点で、費用、危険の負担が移転する条件。

- ・ FOB (Free on Board) … 本船渡し条件 (海)
指定輸出港で、国際運送をする船 (本船という) の船上に貨物が置かれた時点で費用、危険の負担が移転する。
- ・ FAS (Free Alongside Ship) … 船側渡し条件 (海)
指定輸出港で、埠頭や艇など本船の横 (船側) に貨物を置いた時点で費用、危険の負担が移転する。
- ・ FCA (Free Carrier) … 運送人渡し条件 (全)
輸入者が指定した運送人に貨物が引き渡された輸出地の特定時点 (輸出港のコンテナターミナルなど) で費用、危険の負担が移転する。ただし、輸出通関費用は輸出者負担。

(3) C 類型 - 主要運送費込み条件 (運賃込み本船渡し) -

費用の負担は輸入地到着時点、危険の負担は輸出地で主要運送手段に引き渡された時点で移転する条件。

- ・ CFR (Cost and Freight) … 運賃込み条件 (海)
費用の負担は、本船が輸入港に到着した時点で移転する。ただし、貨物保険料は輸入者負担。一方、危険の負担は、本船の船上に貨物が置かれた時点で移転する。
- ・ CIF (Cost, Insurance and Freight) … 運賃保険料込み条件 (海)
費用の負担は、本船が輸入港に到着した時点で移転する。費用には貨物保険料を含む。一方、危険の負担は、本船の船上に貨物が置かれた時点で移転する。
- ・ CPT (Carriage Paid to) … 輸送費込み条件 (全)
費用の負担は、輸入地の合意された引渡し地点に到着した時点で移転

する。ただし、貨物保険料は輸入者負担。一方、危険の負担は、主要運送手段の運送人に貨物が引き渡された輸出地の特定時点（輸出港のコンテナターミナルなど）で移転する。

- ・CIP (Carriage and Insurance Paid to) …輸送費保険料込み条件（全）費用の負担は、輸入地の合意された引渡し地点に到着した時点で移転する。費用には貨物保険料を含む。一方、危険の負担は、主要運送手段の運送人に貨物が引き渡された輸出地の特定時点（輸出地のコンテナターミナルなど）で移転する。

(4) D 類型 – 到着条件（仕向地渡し） –

輸入地で「買主（輸入者）が手配した後続の運送手段」に引き渡された時点で、費用、危険の負担（手続きの義務を含む）が移転する条件。

- ・DAP (Delivered at Place) …仕向地持込渡し条件（全）
輸入港、または輸入国における指定ターミナル（埠頭、倉庫、コンテナヤード、鉄道の駅等）において、到着した運送手段の上で荷降しの準備ができていない状態で、輸入者に引き渡された時点で費用、危険の負担が移転する。
- ・DAT (Delivered at Terminal) …ターミナル持込渡し条件（全）
輸入港、または輸入国における指定ターミナル（埠頭、倉庫、コンテナヤード、鉄道の駅等）において、いったん到着した運送手段から荷降しされた時点で費用、危険の負担が移転する。
- ・DDP (Delivered Duty Paid) …関税込み持込渡し条件（全）
輸入者が指定した運送人に貨物が引き渡された輸入地の特定時点（輸入者拠点を含む）で費用、危険の負担が移転する。輸入通関費用や関税も輸出者負担。

※（全）：いかなる単数または複数の輸送手段にも適した規則
（海）：海上および内陸水路輸送のための規則

インコタームズはオファー、見積書ではどう表す？

オファーや見積書の段階から、価格に加え、インコタームズのどの条件を使うのかを **Trade Terms** として記載します。

Commodity Maruda Tech Digital Camera DC-155SP ※Meet"JIS X-XXX" Standards	Quantity and Unit 1,000 Sets	Unit Price US\$125.00 per Set
	Amount	US\$125,000.00
Trade Terms CIF Singapore	Terms of Delivery Transshipment : Not allowed Partial Shipment : Not allowed	

インコタームズの各条件の後ろには、輸出者手配の運送人から、輸入者手配の運送人に切り替わる場所（「引渡しの時期」といいます）を記載します。条件ごとに、原則として以下の場所になります。

E 類型	輸出商品を置いている輸出者拠点（倉庫など）の地名
F 類型	船積みしようとする輸出国港・空港などの地名
C 類型	荷降ししようとする輸入国港・空港などの地名
D 類型	荷降し後に届ける輸入国内の特定地の地名

※ただし、インコタームズ 2010 では、引渡地の指示はより明確にすること。具体的には、住所レベルまで記載するものを「良い例」として推奨している。



貿易条件（インコタームズを使うのが一般的）によってわかるもの

- ・費用負担の範囲（費用に含まれている範囲の手間を含む）
- ・危険負担の範囲（リスク移転の時期）
- ・引渡しの時期

輸出者、輸入者はどのインコタームズを選ぶべき？

インコタームズのどの条件を使うかも交渉すべき条件の1つです。とはいえ、どれを使うかで、取引の有利・不利がそれほど変わるわけではありません。

しかし、E・F 類型では輸入者が、C・D 類型では輸出者が手配をしなければいけないが増えるので、その分、貿易実務の知識や、手配先と

の交渉能力（海外企業と交渉する必要もあります）が必要で、また手間もかかります。

実際の貿易取引で FOB、CFR、CIF が多用されるのは、輸出者、輸入者双方にとって中庸だからといわれます。



- ・取引で使う通貨単位は、どれにするのか？
- ・インコタームズの各条件では、なにを負担しているのか？
- ・価格条件として、インコタームズはどのように記載するのか



インコタームズ 2000 から 2010 への主な変更点

インコタームズはだいたい 10 年ごとに改訂されています。最新版の「インコタームズ 2010」は 2011 年 1 月に適用開始となりました。

2000 から 2010 への主要な改訂点は以下のとおりです。

◆ D 類型の条件整理

- ・インコタームズ 2000 では海上運送用であった DEQ が、インコタームズ 2010 ではあらゆる運送手段に対応できるものになった上で DAT となった。
- ・インコタームズ 2000 では海上運送用であった DES と、あらゆる運送手段で使える DAF、DDU が、インコタームズ 2010 ではまとめて DAP 条件となった。
- ・輸入国の指定仕向地で、DAP 条件は運送手段上で荷降しの準備ができている状態で、DAT 条件は荷降しした時点で、費用と危険が移転する。

◆ FOB、CFR、CIF 条件における危険負担の移転時点

インコタームズ 2000 では「本船の舷側にある欄干を貨物が通過した時点」となっていたものが、インコタームズ 2010 では「本船の船上に貨物が置かれた時点」と変わった。

◆ 保険付保に係る情報提供の義務の明確化

相手側が貨物保険を付保しようとする場合、そのために必要とする情報を提供する義務が明確化された。

◆ 運賃に荷降し費用が含まれる場合の輸出者の負担

コンテナ定期船の Liner Term (Berth Term) など、運賃に荷降し費用が含まれている場合、たとえインコタームズの条件で荷降し費用は輸入者負担となっている場合であっても、輸出者がそのまま負担すること、そして、輸出者は当該荷降し費用分を輸入者に請求する権利を持たないと明記された。

◆ 運送手段によって使用すべき条件のグループ化

インコタームズ 2000 でも各条件について使われるべき運送手段として示されていたものを、「いかなる単数または複数の輸送手段にも適した規則 (条件)」と「海上および内陸水路輸送のための規則 (条件)」に、明確にグループ分けした。

- ・いかなる単数または複数の輸送手段にも適した規則 (条件)
EXW、FCA、CPT、CIP、DAP、DAT、DDP
- ・海上および内陸水路輸送のための規則 (条件)
FAS、FOB、CFR、CIF

◆ 引渡地点の明確化の推奨

インコタームズ 2000 以前は、引渡地点は都市名レベルで記載するようにしていたものを、インコタームズ 2010 では、危険負担の移転地点をより明確にするために、指定仕向地 (引渡地) の指示はより明確にすること、具体的には住所レベルまで記載するものを「良い例」として推奨。

この改正に伴い、インコタームズ 2000 が無効になるわけではありません。インコタームズは条約でも法律でもないもので、その利用 (インコタームズに則って解釈すること) は、取引当事者間の任意です。そのため、2010 年版が適用開始となっても、しばらくは 2000 年版も並行して使われ続ける

ことになると思います。

なお、インコタームズに準拠すること、そして何年版を使うかについては、通常は契約書の裏面約款に盛り込むのが一般的です。



コンテナ運送向きの条件、FCA、CPT、CIP

FOB、CFR、CIFの3条件のいずれも、輸出者の危険負担の範囲は輸出港の本船の船上まで（インコタームズ2010の場合）です。これは、輸出者が引き渡す場所がそこになっているからです。しかし、コンテナ輸送ではそれ以前、具体的にはコンテナターミナルで船会社に引き渡しますので、インコタームズと現実との間に乖離があります。これは、コンテナ輸送が主である航空運送においても同じです。

その乖離を埋めるのが、FCA、CPT、CIPの3条件です。これらはそれぞれFOB、CFR、CIFに対応し、しかし、コンテナヤードなどで船会社に引き渡されたときに、危険負担も移転します。

現在はコンテナ輸送が主ですから、FCAなどを使うべきなのですが、これまで慣れ親しんできたFOBなどが多く使われています。

しかし、これはいざというときに問題となりかねません。

例えば、1995年の阪神大震災では港湾施設、そしてコンテナヤードに置かれているコンテナ貨物にも大きな被害が出ました。このとき、FCAなどの条件にしていた輸出者は、すでに危険負担が輸入者に移転していたので損害を回避できました。しかし、FOBなどの条件にしていた輸出者はまだ危険負担の義務を負っていますので、自社がその損害を負担することになってしまいました。

この例のように、「慣れているから」という理由で、実情に合っていない条件を使うのは、リスク回避の点で問題がありますので、一度きちんと見直すほうがよいでしょう。