



# 物流ニュース

NO. 83

2011年2月

## コンテナ・トレードタームズの現状について

1950年代にコンテナ船が登場して以来、従来の「在来貨物船」に変わってスピードや定時運航の性能が優れたコンテナ船が定期船航路の主流になった。しかし、現在インコタームズで主に使用されている FOB、CFR、CIF は、従来の在来貨物船用のインコタームズであり、本来であればコンテナ船で使用されるべきではない。しかし、FOB、CFR、CIF は現在も最も使用されているインコタームズとして認知されている。それではなぜ、コンテナ船が主流な現在でも、FOB、CFR、CIF が使用されているのか、それぞれのインコタームズの違いを把握すると共に現状の動向をまとめてみる。

### 1. インコタームズとは？

貿易実務をしているとインコタームズという言葉をもとに耳にする。インコタームズ (Incoterms) とは造語であり、次の言葉の組み合わせからできており、国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) が貿易条件の解釈に関する国際規則として制定したグローバルな解釈基準である。

- In - (International)
- Co - (Commerce)
- Terms

実際に貿易取引を行う場合には「インコタームズの FOB で契約したい」「CIF で取り引きしたい」といったように取引条件が決められるが、インコタームズは輸出入者間の「費用負担の範囲」と「危険負担の範囲」の解釈が示されている。費用負担の範囲とは「運賃」や「保険料」といったコストであり、危険負担の範囲とは貨物に事故が発生した時の金銭的損害を輸出者と輸入者のどちらが負担するのが示されている。

### 2. FOB、CFR、CIF とは？

インコタームズでは 11 条件が示されているが、代表的なインコタームズとして以下の 3 つを説明する。

#### ① FOB (Free on Board)

FOB とは本船甲板渡価格と称されるもので、輸出者は商品の「仕入価格」「梱包費」「国内輸送費」「通関・船積諸掛費」等を費用として負担する。ただし、海上（航空）運賃や保険料は輸入者（買い手）が手配するため、輸出者が負担することはない。危険負担については、輸出地の港で貨物を船に積み込んだ時点（貨物が船上に置かれた時点）で輸出者から輸入者へと危険負担が移るとされている。

## ② CFR (Cost and Freight)

CFR とは、輸出者が上記の FOB と同じ費用に海上（航空）運賃を加えたものを負担する契約である。危険負担については FOB と同様となる。

## ③ CIF (Cost Insurance Freight)

CIF とは、輸出者が CFR に加え保険料を負担する契約となる。危険負担の考え方は上記の2つ（FOB、CFR）と同様となる。

図1：FOB、CFR、CIFの詳細

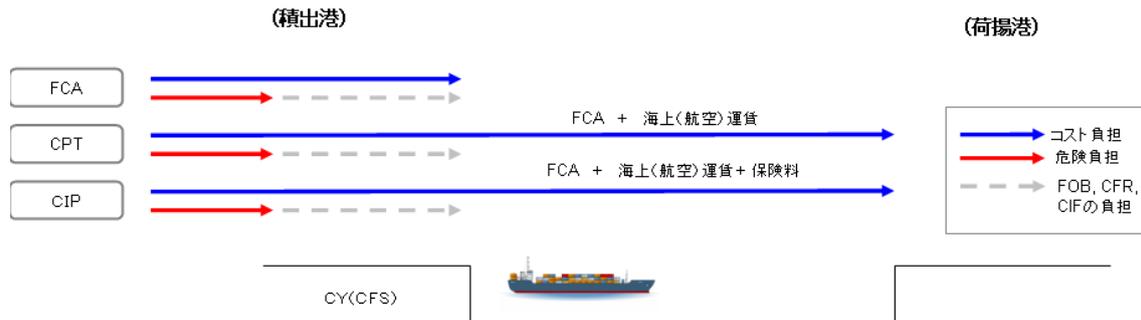


## 3. FCA, CPT, CIP とは？

従来の在来貨物船は岸壁から直接船舶への積卸しを行っていた。そのため、インコタームズの FOB、CFR、CIF の危険負担の分岐点は船に積み込んだ時点（貨物が船上に置かれた時点）とされた。しかし、昨今主流であるコンテナ船は、コンテナターミナル（Container Terminal）で貨物を引き渡した後、ガントリークレーンを用いてコンテナ船へ貨物の積卸しが行われる。したがって、在来船とコンテナ船の輸送では運用上のズレが生じている。在来船のようにクレーンを備えた本船（在来船）により直接貨物の受け渡しをするのではなく、コンテナ船は混載貨物であればコンテナフレイトステーション（CFS）で引き渡すか、FCL（Full Container Load＝コンテナ1本分）貨物の荷主であればコンテナを船会社のコンテナヤード（CY）で引き渡しするのが一般的となる。つまり、コンテナ貨物の場合の危険負担の分岐点は、「貨物を本船に積み込んだ時点」ではなく、貨物を「CFSへ搬入した時点」あるいは「CYにコンテナを搬入した時点」と考えるのが適切である。そこで昨今のコンテナ船の普及に伴い、FCA、CPT、CIPの貿易条件が設けられたのである。FCA、CPT、CIPのインコタームズの詳細は以下の通りである。

- ① FCA とは、Free Carrier の略で「運送人渡し条件」という形態である。このインコタームズでは、輸出者（売主）の指定した場所等で輸入者（買主）の指定した運送人に貨物を引き渡し、この時に貨物の危険負担、費用負担が輸出者から輸入者に移転することになる。（危険負担除いて FOB と同等）
- ② CPT は、貨物の危険負担は FCA と同じだが、輸入地までの輸送費を輸出者が負担する。（危険負担除いて CFR と同等）
- ③ CIP は、CPT にさらに保険料負担を組み込んだ条件となる。（危険負担除いて CIF と同等）

図2：FCA、CPT、CIPの詳細



#### 4. インコトレードタームズの利用状況

現在これらのインコタームズがどれくらい使用されているのか、日本貿易学会 第48回全国大会にて吉田友之教授(関西大学)がインコタームズの使用動向として報告している。同報告では大阪に本社を置く中小企業に対して2007年7月～8月にかけてインコタームズの使用実態などを中心としたアンケート調査を行っている。その中で輸出入全体から「使用経験のあるトレード・タームズの使用比率」として、以下の通り報告されている。

(吉田教授のアンケート調査によるインコタームズの使用動向) ※回答割合が多い順  
**FOB (22.6%)**、**CFR (20.7%)**、**CIF (22.2%)**、FOA (12.1%)、EXW (7.9%)、DDU (3.1%)、DDP (2.6%)、**CIP (2.2%)**、**FCA (2.1%)**、**CPT (1.6%)**、FAS (1.5%)、Ex quay (0.5%)、DES (0.4%)、Ex ship (0.3%)、DAF (0.1%)、DEQ (0.1%)

上記の通り、在来貨物船用のインコタームズ(FOB、CFR、CIF)は、合計で65.5%と依然として使用比率は高いことが分かる。一方、コンテナ・トレードタームズ(FCA、CPT、CIP)は合計5.9%となっており、使用比率が非常に低いことが分かる。では、コンテナ・トレード・タームズが使われない理由は何なのか。その理由として貿易実務担当者から以下のような意見が多く聞こえてくる。

- ・新しいインコタームズが制定されたことを知らなかった。
- ・これまでFOB等を使用していて、特に何の不都合もなく損害が発生したこともない。
- ・前任の担当者から引き継いだままで、特に意識したことがない。
- ・顧客とこれまでずっとFOB取引を行っており、あえて変更する理由がない。
- ・知らない(慣れない)ものは使いたくない。
- ・輸出入者ともによく知っているインコタームズのほうが楽である。(手間がかからない)

上記のように、コンテナ・トレードタームズを持つ論理的な整合性よりも、習慣的な使いやすさと信頼性等に基づいてインコタームズが選択されているというのが推測できる。しかし、コンテナ船または航空機を利用しながらも在来船用のインコタームズを使用し続けることはリスクがある。例えばFOB、CFRでは「(輸出港にて)貨物が船上に置かれた時」までに損害が発生したとしても、輸入者(買主)の付けた海上保険では回収できない。輸出者(売主)はこのような問題点を理解し、輸出FOB保険をかけて自衛するなど、リスクを回避した上で在来貨物船用のインコタームズをコンテナ船、航空機の場合にも使用しなければならない。

これから新規顧客との契約または既存の顧客との契約の見直しをする場合は、必ずリスクがどこで移転するかを契約時に十分配慮してインコタームズの形態を決定していくことが必要となる。もし、コンテナターミナル等で受渡しをしている自社の貨物で、従来のインコタームズを使用している場合は、大きな危険をはらんでいるということを十分認識して業務を遂行する必要があるだろう。

(参考文献)

日本貿易学会 第 48 回全国大会 「トレード・タームズの使用動向に関する研究」

吉田友之教授 (関西大学) ([http://www.jaftab.org/conferences/abs2008/b118\\_03.pdf](http://www.jaftab.org/conferences/abs2008/b118_03.pdf))

**KEY WORD: インコタームズ**

国際商業会議所 (International Chamber of Commerce: ICC) が策定した貿易条件の定義であり、1936 年以降策定されて以来、都度時代に合った改正が図られている。最新版 (Incoterms2010) は 2011 年 1 月 1 日に改正されている。なお、本改正により 13 種類あった条件が 11 種類に集約され、FAS、FOB、CFR、CIF については在来船等のための売買契約条件であるとして明確に定義付けが図られた。

——日通総合研究所 ロジスティクスコンサルティング部——