

貿易部門の新入社員へ捧ぐ：

マンガでわかる「インコタームズ2020」

トラブル回避の「共通言語」をマスターせよ！

FOB? DDP?
条件が多すぎて
分かりません…
とりあえず日本港渡し
でいいですか!?

待てアオイ君!
その曖昧さが
命取りになるぞ。
貿易の『共通言語』
を授けよう。



インコタームズが定める3つの柱



1. 費用負担 (Cost)

運賃・保険・通関費、誰がどこまで払う?



2. 危険負担 (Risk)

荷物が壊れたら、いつから誰の責任?



3. 義務 (Obligations)

通関や手続きは誰がやる?

インコタームズ：負担の『重さ』で見るE・F・C・D



売主は荷造りして置いておだけ。
あとは全部買主の責任。

売主が関税・輸入通関まで全て負担。
買主は受け取るだけ。

E・F・C・Dの4グループは、
売主の『負担の重さ』順
だだと覚えよう。



WARNING

お客様のために、
全部やってあげる
DDPにしました！
これなら文句ない
でしょう？

STOP

CONTRACT

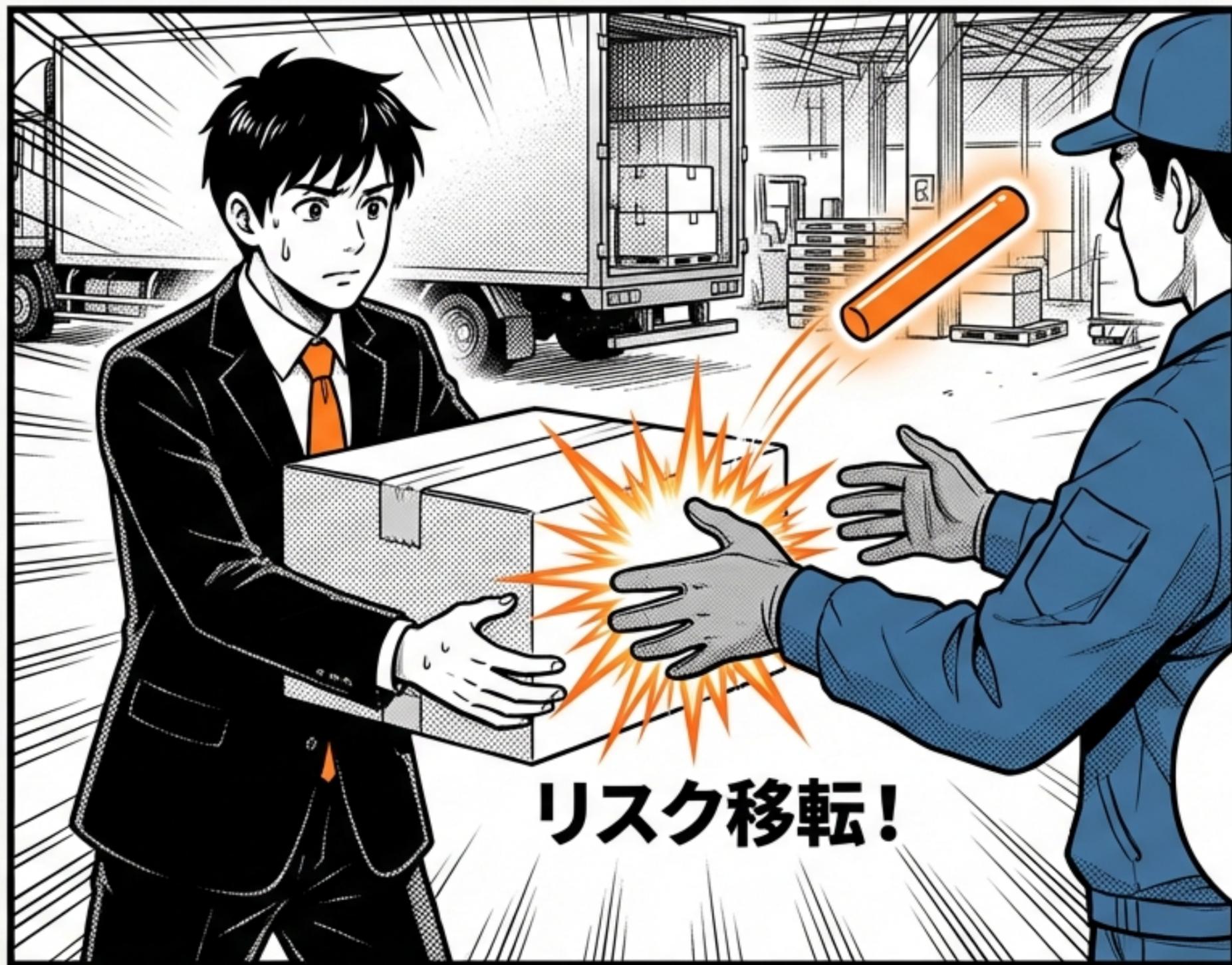
DDP

甘いな。その国で我々は
『輸入通関』ができる
権限を持っているか？

DDPの落とし穴 (The DDP Trap)

- **リスク**: 輸入国での通関・関税・税関検査はすべて売主（我々）の責任。
- **実務上の壁**: 現地法人や登録がないと、通関できずに貨物が止まる（債務不履行）。
- **解決策**: 通関と関税を買主負担にする **DAP** か **DPU** を検討せよ。

Fグループ (FCA・FAS・FOB) : 国内でバトンタッチ



FCA (Free Carrier / 運送人渡し)

- 定義: 輸出国内の指定場所で、買主が手配した運送人に引き渡した時点でリスク移転。
- 主な役割: 輸出通関=売主。
国際運賃=買主。

FCAは現代貿易の基本だ。
『トラックやコンテナに載せた瞬間』に肩の荷(リスク)が降りると思え。



Cグループの特殊性：「費用」と「リスク」の分岐点が違う！



運賃を払っているんだから、届くまでの事故も売主の責任ですよね？

それが最大の誤解だ！

CFR / CPT : 売主は運賃を払うが、リスクは「発送地」ですでに買主に移っている。

CIP / CIF : 保険料も売主が払うが、リスク移転場所は同じく発送地。

メーカー必読！「コンテナ輸送」の罠



昔 (Traditional) = FOB / CIF
「本船積込」でリスク移転



今 (Container) = FCA / CPT / CIP
「ターミナル引渡」でリスク移転

コンテナで送るなら、
FOBではなくFCA、CFRでは
なくCPT、CIFではなくCIP
を使うのがICCの推奨だ。



なぜ？：コンテナはターミナルで引き渡される。
FOBだとターミナル内での
事故責任が不明確になる。

保険の強さが違う！ CIF vs CIP

CIF (海運用) = ICC(C)



最小限カバー (火災・沈没のみ)

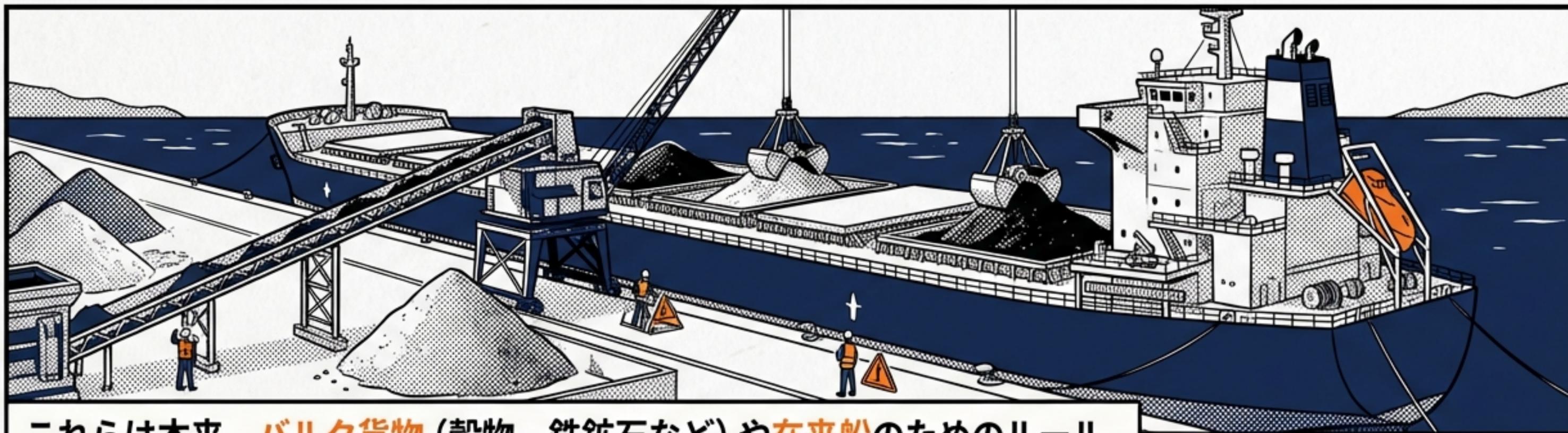
CIP (全輸送用) = ICC(A)



オールリスク (破損・濡れ・盗難もカバー)

- **CIF** : 義務は ICC(C)。水濡れや盗難は補償されない。
- **CIP** : インコタームズ2020から ICC(A) が義務化。高価な工業製品に推奨。

「海上・内陸水路専用」の4規則（FAS, FOB, CFR, CIF）



これらは本来、**バルク貨物**（穀物、鉄鉱石など）や**在来船**のためのルール。



FAS (Free Alongside Ship)：船の横に置いたら完了。



FOB (Free On Board)：船に乗せたら完了。



CFR & CIF：運賃込み & 運賃保険料込み（リスクはFOBと同じ）

日本の商習慣ではコンテナでもFOBと言いがちだが、契約書ではリスクを避けるため正しい規則を選ぼう。



到着地での「荷卸し」は誰がやる？

DAP: 荷卸しは『買主』のリスクと費用。



買主: 荷卸しは『買主』のリスクと費用。
荷卸しは、おまえないときまの責任せがになる。

DPU: 荷卸しは『売主』のリスクと費用。



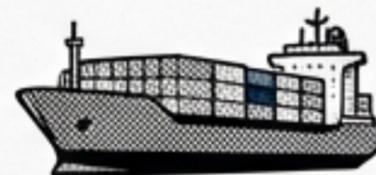
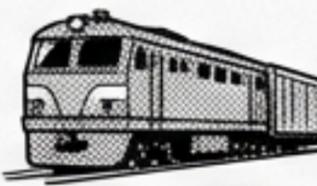
売主者: 荷卸しは『売主』のリスクと費用。
荷卸しはおうちには、とでくれることなる。

フォークリフトや設備がない相手に
送るならDPUだが、リスクは高いぞ。



インコタームズ2020 11規則一覧 (The Cheat Sheet)

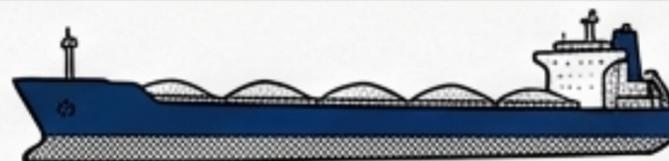
全輸送手段用 (Any Mode)



規則名	費用負担	リスク移転
EXW (Ex Works)	買主	買主
FCA (Free Carrier)	買主	売主
CPT (Carriage Paid To)	売主	売主
CIP (Carriage and Insurance Paid To)	売主	売主
DAP (Delivered at Place)	売主	売主
DPU (Delivered at Place Unloaded)	売主	売主
DDP (Delivered Duty Paid)	売主	売主

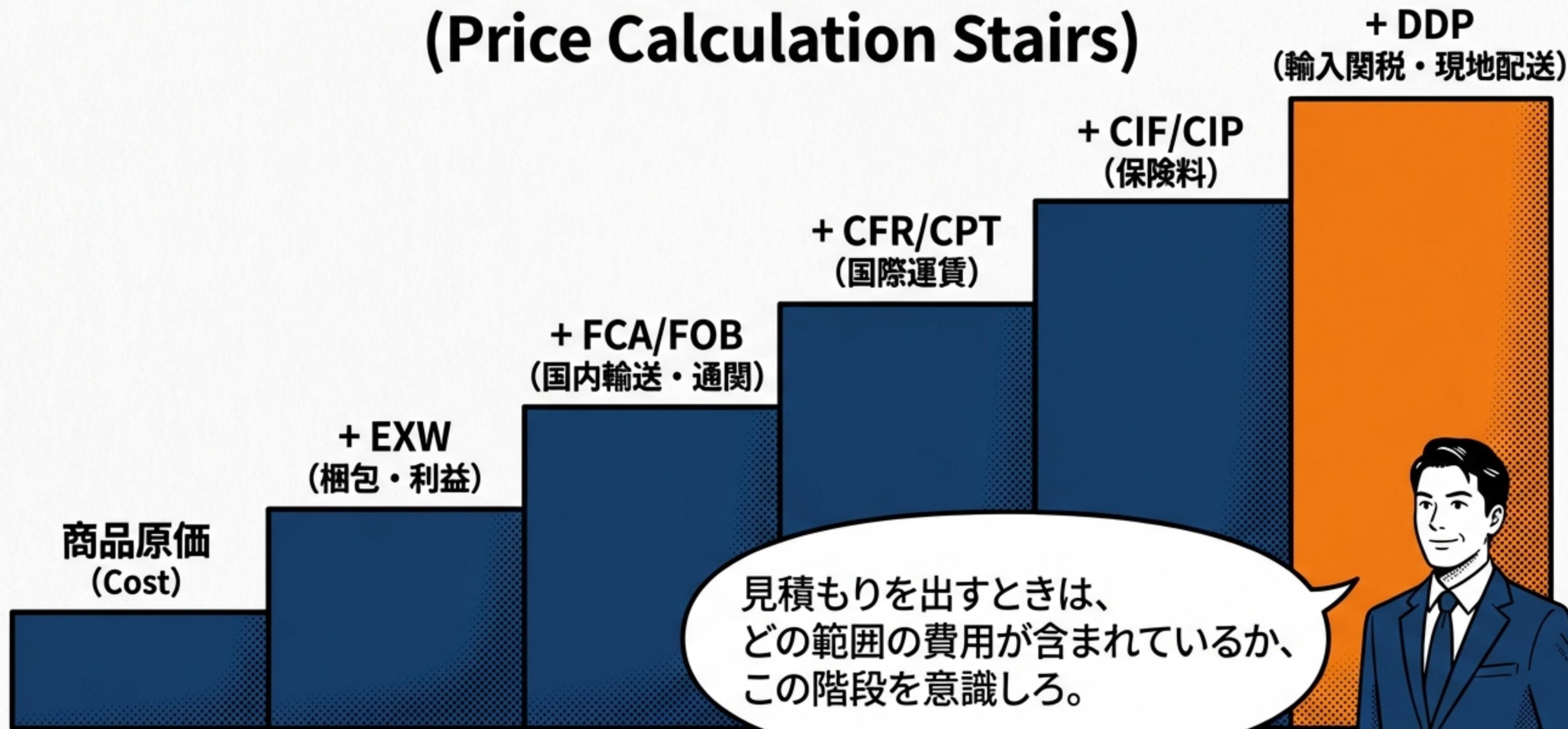
★コンテナは
ここから選ぶ!

海上・内陸水路用 (Sea Only)



規則名	費用負担	リスク移転
FAS (Free Alongside Ship)	買主	売主
FOB (Free On Board)	買主	売主
CFR (Cost and Freight)	売主	売主
CIF (Cost, Insurance and Freight)	売主	売主

価格の積み上げイメージ (Price Calculation Stairs)



契約書への正しい書き方



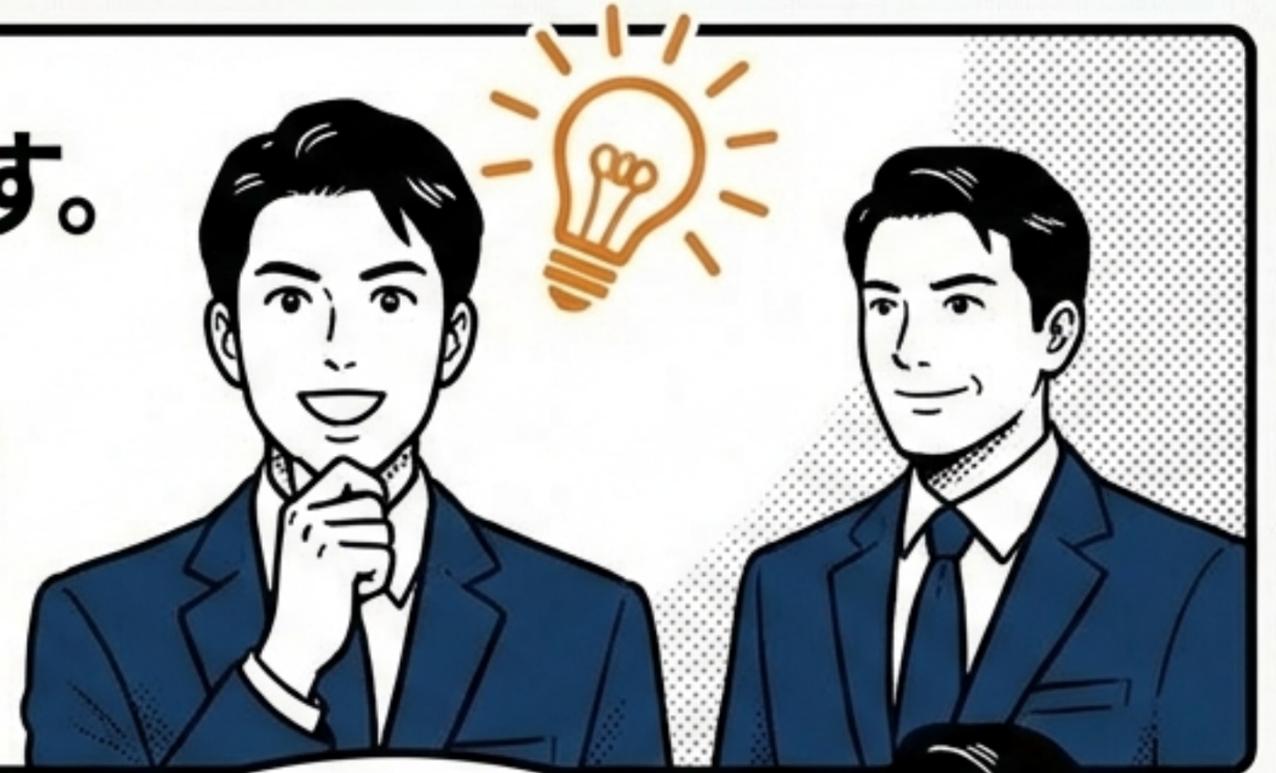
- ☑ 1. 3文字の規則名 (Three letter code)
- ☑ 2. 正確な場所・港名 (Exact Place/Port)
- ☑ 3. インコタームズの年版 (Version: 2020)

場所と年版がないと、
トラブルの元だ。



最終確認クイズ (Final Scenario)

Q: 航空便でフランスへ部品を送ります。運賃は当社(売主)持ちですが、保険はかけず、リスクは成田空港で買主に移したいです。どの規則?



A: CPT (Carriage Paid To)

- FOB/CFR は海運用なのでNG
- CIP は保険が含まれるのでNG

正解だ!
よく理解したな。



貿易実務は「言葉の定義」から始まる



まとめ

- ✓ 1. インコタームズは費用・リスク・義務の境界線。
- ✓ 2. メーカーはコンテナ＝FCA/CPT/CIPを第一選択に。
- ✓ 3. 契約書には場所と年版を必ず明記。

このスライドをデスクに置いて、
安全な取引を目指そう！