

『インコタームズ[®]2020 の手引き』 和訳版の出版にあたり

インコタームズ[®] (Incoterms[®]) は、貿易取引慣習として世界的規模で普遍的に利用されている定型取引条件の解釈に関する国際規則であり、国際商業会議所 (International Chamber of Commerce = ICC, 本部: フランス・パリ) により 1936 年に初めて制定されました。それ以来、国際貿易の発展と貿易実務の現状および国内取引への適用に併せて、合計 8 度の改訂を終え、新たに Incoterms[®]2020 が 2020 年 1 月 1 日より人々の利用に供されています。

ICC 本部はインコタームズ[®] の理解と普及を図るため、過去 4 回にわたる解説書を執筆されながら残念なことに 2018 年に逝去されたストックホルム大学名誉教授ジャン・ランバーグ (Jan Ramberg) 氏に代わり、スウェーデン最高裁判所判事のジョニー・ヘレ (Johnny Herre) 氏と、スウェーデン ICC 商取引法・慣習委員会の委員長のオスカー・ティベルグ (Oscar Tiberg) 氏のお二人に『ICC Guide to Incoterms[®]2020』の執筆を依頼し、2022 年に刊行しました (両氏の役職は同書執筆時点)。

当委員会は、これに伴い、常日頃インコタームズ[®] を使用されている日本の皆様のご参考にご供するため、この度、上記 Incoterms[®]2020 の和訳に携わっていただいた椿弘次氏 (早稲田大学名誉教授)、遠藤健二氏 (同大学総合研究機構海法研究所招聘研究員) と田口尚志氏 (同大学商学大学院教授) の先生方に同書の和訳をお願いいたしました。3 名の先生方におかれては、貴重な時間を割いていただき、並々ならぬご尽力により、今般和訳版である『インコタームズ[®]2020 の手引き』を刊行する運びとなりましたこと、ここに衷心より深謝申し上げます。

なお、『ICC Guide to Incoterms[®]2020』の和訳にあたりまして、ICC 各国委員会の言語による訳出・出版のみを承認する ICC 本部の方針に従い、対比版の形をとっておりません。本書は和訳のみであり、皆様におかれましては原本の英文を適宜ご参照いただきたいと存じます。

本書が皆様のご便宜のための訳文であることを申し上げ、皆様のお役に立つことを念願する次第であります。

2025 年 3 月

一般社団法人 国際商業会議所 日本委員会

訳者はしがき（『ICC インコタームズ®2020 の手引き』）



本邦訳書は、原書 *ICC Guide to Incoterms®2020* を訳したものである。

原著者は、スウェーデン最高裁判所判事のジョニー・ヘレ（Johnny Herre）氏と、スウェーデン ICC 商取引法・慣習委員会の委員長のオスカー・ティベルグ（Oscar Tiberg）氏のお二人である（役職は原書執筆時点）。

原書は、同じスウェーデンのジャン・ランバーク（Jan Ramberg）氏により執筆された過去4冊に上るインコタームズ®の解説書（*ICC Guide to Incoterms®1980*、*ICC Guide to Incoterms®1990*、*ICC Guide to Incoterms®2000*、*ICC Guide to Incoterms®2010*）を受け継いだ最新版で、ICCによって2022年に刊行された。

ランバーク氏は、ストックホルム大学名誉教授であり、また、過去数回のインコタームズ®改訂作業において中心的な役割を果たされた国際商取引法・定型取引条件研究の権威であり、その卓越した見識に基づいて上記解説書をはじめ、数多くの著書・論文を世に送り出された方だったが、残念ながら2018年に逝去された。そのため、ヘレ氏、ティベルグ氏のお二人がランバーク氏の役割を引き継がれ、原書を執筆されることになった。そのことは原書の一頁を割いて設けられた「ジャンランバーク教授へ」と題する箇所に示唆されており、同箇所でも、原書もランバーク氏のこれまでの業績に大きく依拠している旨表明されている。このように原書は、約40年の歴史を持つインコタームズ®解説書と評することができよう。

今回のインコタームズ®の改訂は、前版の2010年版と比べ、FCAにおいて積込済みの付記のある船荷証券を認めた点、DATに代わってDPUの名称に変更した点をはじめ、物品・運送の性質を考慮し保険補償範囲に柔軟性を持たせた点や、各定型取引条件を用いる際にその理解の指針となる解説や輸出入通関に関する義務規定をより詳しくした点、さらには、物品の引渡しや危険の移転に関する義務項目の順序を入れ替え、より目立つ所に配置した点などに代表される。それらは、インコタームズ®利用者のより一層の便宜に資するための変更点と言ってよく、上記ヘレ氏、ティベルグ氏お二人による解説書は、これらについても必要十分な説明がなされている。

このように原書は、40年を超える長きに亘って、インコタームズ®利用者の批評に耐え、読み継がれてきた必読の解説書と呼べるとともに、インコタームズ®がどのように今日の実務を取り入れアップ・デートされているのかもよくわかる内容となっている。最新の2020年版インコタームズ®を日々の業務で用いる実務家の方々にとっては、まさに有益な『手引き』と位置づけることが可能であろう。

本邦訳に携わったのは、ICC日本委員会・インコタームズ®改訂検討ワーキンググループのコアメンバーであり、かつ、インコタームズ®2020の邦訳を行った椿弘次氏（早稲田大学名誉教授）、遠藤健二氏（同大学総合研究機構海法研究所招聘研究員）、および田口の三名である。邦訳作業は、事前に振り分けられた担当分を礎としながらも、初頁から最終頁まで主にオンラインでの議論を通して三名による合意を得ながら最適訳を見い出してゆくという一学生時代のゼミを彷彿させる一スタイルでもって行われた。訳出にあたっては、できる限り原文に忠実にまたできる限り平易な日本語文とするよう努めたが、訳し難い箇所も存在していたため一部に意識を用いた。

また、その際には、わが国、貿易商務論・貿易慣習論・貿易契約論・貿易業務論分野の泰斗であった新堀聡博士の業績を参考にさせていただいた。特に、同博士による*ICC Guide to Incoterms®2010*の邦訳版『ICCインコタームズ®2010の手引き』には大きく依拠させていただいた。実務とアカデミアの融合に力を尽くされた新堀博士の本研究領域における貢献の大きさをここにあらためて刻ませていただき、鬼籍に入られた同博士を偲ぶとともに、心から感謝申し上げたい。

本邦訳書が、わが国の貿易取引の実践に携わるの方々にとってインコタームズ®をより良く理解するための一助となることを心から願う次第である。

最後に、本邦訳書の企画時から長期間に亘り、遅々としてなかなか進まない作業を静かに見守ってくださりながら、常に献身的なお力添えをくださったICC日本委員会の西谷和雄専務理事、人見欧司シニアアドバイザーの両氏に、訳者一同、ご迷惑をお掛けしたことをお詫びするとともに、心より厚く御礼の言葉を申し上げます。

2025年3月

訳者の一人として 早稲田大学商学大学院教授
田口尚志

ICCインコタームズ® 2020の手引き

その理解と実践的活用

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

ジャン ランバーグ教授へ

インコタームズ®1980の手引き
インコタームズ®1990の手引き
インコタームズ®2000の手引き および
インコタームズ®2010の手引き
の著者

インコタームズ®2020は2019年に採択され、2020年1月1日に人々の使用に供された。本書『インコタームズ®2020の手引き』は、ジャン・ランバーグ氏の実用的で重要な著書に基づき、これに大きく依拠している。現行の手引きは、規則の変更に伴い、必要な改訂、補充、構成が行われている。前版たるインコタームズ®2010と比較して、インコタームズ®2020の現行規則の内容とともに、規則の変更点について説明している。

2022年6月、ストックホルム
ジョニー・ヘレ & オスカー・ティベルグ

ICC インコタームズ® 2020の手引き

Copyright © 2022 International Chamber of Commerce
無断転載を禁じる。本書の著作権およびその他の知的財産権は全て ICC に帰属する。
この著作物のいかなる部分も、法律で認められている場合を除き、ICC の書面による許可なく、複製、配布、送信、翻訳、
翻案することを禁じる。許可は ICC から publications@iccwbo.org を通じて申請可能である。

「インコタームズ」は、国際商業会議所の登録商標である。

ICC 出版物

33-43 avenue du Président Wilson
75116 Paris
France

ICC 出版物番号 805E
ISBN: 978-92-842-0522-6

2go.iccwbo.org

目次

まえがき	11
1936 年から 2020 年までのインコタームズ® 規則の進化	12
インコタームズ® は国際取引とともに進化する	13
インコタームズ® 規則における近年の進展	14
売買契約と追加契約	16
インコタームズ® 規則を理解する	21
インコタームズ® 規則とは何か、そして、インコタームズ® 規則はあなたのために何をすることができるか?	22
売買契約におけるインコタームズ® 規則への言及	22
インコタームズ® 規則があなたのためにできないこと	23
インコタームズ® 規則と契約実務	25
「キーワード」の解釈の必要性	25
最も普通の慣習	25
FOB 地点	26
EXW と売主の助力	26
コンテナ化	27
物品がどのようにして運送のために引き渡されるかを調べる	27
売主の代替品提供義務	28
インコタームズ® 規則の下で要求されている書類が利用可能であるか否かを調べる	28
なぜ 11 もの多くのインコタームズ® 規則が必要なのか?	28
どのインコタームズ® 規則が選ばれるべきか?	29
条件と営業戦略	29
インコタームズ® 規則と運送契約	30
傭船契約	30
通常の、普通の、そして、適当な運送	32
船荷証券	32
運送中の物品売買	33
インコタームズ® 規則の下での物品の積み込みおよび荷卸しの義務	33
輸出および輸入通関に関する義務	34
経済制裁と輸出管理	34
EXW と輸出手続き	35
関税のかからない地域	35
諸掛についての責任	36
インコタームズ® 規則と保険	36
当事者が FCA の代わりに FOB を用いる場合の保険	36
CIF および CIP の下での保険	37
保険が免責されている場合	37
戦争および労働争議の危険	37
インコタームズ® 規則と荷為替信用状	38
インコタームズ® 規則と電子商取引	39
インコタームズ® 規則の変型	39
EXW に対する追加	40
FOB に対する追加	40
FCA に対する追加	41
C 条件に対する追加	41

インコタームズ® 規則と売買契約におけるその他の条項	41	A7 および B7 項：輸出および輸入のために物品を通関する義務	68
契約締結後の費用の増加.....	42	輸出および輸入禁止の危険に対して予防措置を講ぜよ.....	68
物品が滅失または損傷を被った場合の履行の危険.....	42	通関に対する助力を得る.....	69
契約に適合しない物品.....	42	A7 および B7 項：安全措置および税関の変化する役割	69
危険の移転 対 所有権の移転.....	42	A7 および B7 項：船積前検査	70
インコタームズ® 規則と紛争の解決	43	A8 項：売主の照合、包装および荷印の義務	70
仲裁の選択.....	43	A9 および B9 項：当事者間の費用の分担	71
仲裁裁判所の管轄権.....	43	費用の配分の主要原則.....	71
仲裁および訴訟に対する代替手段.....	43	四つの主なカテゴリーの費用.....	71
仲裁へ付託するには明確性が必要.....	44	出荷、運送および引渡しに関連した費用.....	71
インコタームズ® 規則の四つのカテゴリー：主な構成要素	45	輸出、輸入通関および安全確認の費用.....	72
積地契約と揚地契約との重要な相違点	46	サービス、助力および情報の費用.....	72
略語：E、F、C および D 条件	46	保険の費用.....	72
インコタームズ®2020 規則.....	47	費用配分システム.....	72
EXW 条件：物品を買主の処分に委ねる	47	A10 および B10 項：通知	73
F 条件と C 条件：運送に関係した条件	48	買主が通知を与える条件.....	73
F 条件：主要な輸送費は売主によって支払われない.....	48	売主が通知を与える条件.....	73
C 条件：主要な輸送費は売主によって支払われる.....	49	十分な通知.....	73
D 条件：持込渡条件 (DAP、DPU および DDP)	52	十分な通知を与えない場合.....	73
売主と買主の義務：概観	57	インコタームズ®2020：詳細な注釈	75
A1 および B1 項：物品を金銭と交換する義務	58	インコタームズ®11 規則の概要	76
A2 および B2 項：売主の引渡義務および買主の引渡しを受け取る義務	58	インコタームズ®2020 で何が変わったか？	77
引渡義務.....	58	グループ I：いかなる単一または複数の運送形態	
売主の施設における引渡し (EXW および FCA).....	59	EXW - FCA - CPT - CIP - DAP - DPU - DDP	79
買主の施設における引渡し.....	59	EXW EX WORKS 工場渡し	80
DAP および DPU の下での埠頭地区における引渡し.....	60	FCA FREE CARRIER 運送人渡し	92
売主の運送のための引渡しの買主による受理.....	60	CPT CARRIAGE PAID TO 輸送費込み	110
運送人から物品を受領する買主の義務.....	60	CIP CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO 輸送費保険料込み	126
A3 および B3 項：物品の滅失または損傷の危険の売主から買主への移転	60	DAP DELIVERED AT PLACE 仕向地持込渡し	146
「価格危険 (price risk)」.....	60	DPU DELIVERED AT PLACE UNLOADED 荷卸込持込渡し	162
早期の危険の移転.....	61	DDP DELIVERED DUTY PAID 関税込持込渡し	178
約定品の特定.....	61	グループ II：海上および内陸水路運送のための規則	
「契約違反危険 (breach of contract risk)」から売主を守る不可抗力条項の使用.....	61	FAS - FOB - CFR - CIF	193
遅延の事例.....	61	FAS FREE ALONGSIDE SHIP 船側渡し	194
A2、B2 および A4、B4 項：当事者間の役割の分担	62	FOB FREE ON BOARD 本船渡し	208
輸送経済のためには役割を分担してはならない.....	62	CFR COST AND FREIGHT 運賃込み	224
F 条件の下での買主に対する追加サービス.....	62	CIF COST INSURANCE AND FREIGHT 運賃保険料込み	242
港の慣習.....	63	国際売買契約におけるインコタームズ® 規則の役割	263
港の慣習がわからない場合に FOB を使う時の注意.....	63	定型取引条件の選択	264
C 条件の下での運送人への引渡し.....	63	グループ I：いかなる単一または複数の運送形態.....	264
仕向地における荷揚費用の分担.....	63	グループ II：海上および内陸水路運送.....	264
A4 および B4 項：運送契約を締結する当事者	63	グループ I 中での選択.....	264
A5 項：売主の保険義務	64	グループ II 中での選択.....	264
保険の自由の制限.....	64	ICC 国際売買契約書式に示されている契約の他の条項との関連におけるインコタームズ® 規則	265
A6 および B6 項：引渡しまたは引渡しを受け取った旨の証拠、		仮に次のことが起こったらどうなるのか.....	265
および、運送書類を提供する当事者の義務	65	答え.....	265
CFR、CIF と積込式書類.....	65	CISG との関連におけるインコタームズ® 規則	266
船荷証券の正本の引渡ししが不可欠である.....	65	仮に次のことが起こったらどうなるのか.....	266
流通性のない運送書類.....	65	答え.....	266
海上運送状に対する支払いは注意を要する.....	66	危険と費用の移転	267
船荷証券を電子メッセージによって代替する問題.....	66		
CFR および CIF の下での「通常の運送書類 (usual transport document)」.....	67		
引渡しの証拠としての運送書類.....	67		
D 条件の下で引渡しを得るために要求される書類.....	67		
海上運送のための運送書類.....	67		
荷渡指図書.....	68		

著者について.....	268
国際商業会議所（ICC）について.....	269



まえがき

1936年から2020年までのインコタームズ®規則の進化

インコタームズ®規則は、1936年に最初に導入された後、1953年に初めて改訂され、その後1980年、1990年、2000年および2010年に改められた。また、1967年および1976年には、別の定型取引条件が追加された。インコタームズ®規則の主な目的は、国際的な商慣習を反映させることであり、この慣習は時代とともに変化している。したがって、随時改訂する必要があるが、そのような改訂はあまり頻繁に行われなことが重要である。

インコタームズ®規則の初版以来、各版に含まれる条件は、国際貿易およびその他の長距離貿易のパターンおよび方法を反映し、それらに対応するよう努めてきた。したがって、インコタームズ®1936は、主に鉄道および海上運送に焦点を当てた。物品が鉄道で引き渡される場合、売主の引渡義務は、鉄道貨車に積載され、運送可能な状態の物品を提供することにより遂行された。「鉄道渡し (Free on Rail)」または「貨車渡し (Free on Truck) (FOR, FOT — ここでいう「貨車 (truck)」は鉄道車両の車輪軸の骨組みであるいわゆる「ボギー台車 (bogie)」と同義に用いられる) である。海上運送上の条件に関しては、その実態はもう少し異なっていた。当時は、港湾での貨物の荷役手続きが大幅に自動化される前の時代であり、インコタームズ®は、重要な引渡地点を、貨物を船側に置いた時点または貨物を本船に乗せる時点で確定するという確立した実務慣習に従っていた。後者の場合の危険移転地点は、貨物が本船手すりを通過した時点とみなされた。この点は、「本船渡し (Free on Board) (FOB)」、「運賃込み (Cost and Freight) (C&F — 現在のCFR規則に相当するもの)」、「運賃保険料込み (Cost, Insurance, Freight) (CIF) という重要でよく知られた定型取引条件に関係している。物品が本船手すりではなく、本船船側で引き渡されることになっていた場合は、「船側渡し (Free Alongside Ship) (FAS) という定型取引条件が用いられた。海上運送の全ての危険を売主が負う場合には、例えば、「着船渡し (Ex Ship)」および「埠頭渡し (Ex Quay)」(後のそれぞれDES、DEQ) という定型取引条件が、インコタームズ®2020のDAPおよびDPU規則に対応する機能を果たしていた。

複合運送に関する初期の兆しは、インコタームズ®1936での「輸送費済み (Freight/Carriage Paid to)」と同じく「持込渡し (Free ...)」(Free named port of shipment, Free delivered) 条件に垣間見られ、これらは全て港や近くの鉄道駅での鉄道車両への引渡しに関して規定していた¹。インコタームズ®1936規則には、売主の最小限の義務を表す定型取引条件、すなわち「工場渡し (Ex Works) (EXW) も含まれていた。

第二次世界大戦後、インコタームズ®規則の改訂作業が再開された。1953年に全面的な改訂がなされ、「持込渡し (Free ...)」条件が削除され、現在の3文字ルールのシステムに近い9つの規則が制定された。当時、道路運送による長距離売買が急激に増加していたため、「輸送費済み (Freight/Carriage Paid to)」の定型取引条件をあらゆる内陸運送の形態に用いることができるようにし、それによって現在のCPT条件に残る標準を作り出した。

1967年、特別に付け加えられる形で2つの新しい定型取引条件が発表された。「国境渡し (Delivered at frontier)」は、物品が主に鉄道または道路運送を使って引き渡されることを想定したもので、この条件の下では、売主は、買主の意図する最終仕向地への運送を完了するための書類を手配する義務を保持しながら、特定の国境で物品を引き渡すことができる。後のインコタームズ®の幾つかの版では、これはDAF規則となった。「関税込持込渡し (Delivered duty paid)」 — 現在のDDP — の

¹ 訳者注：これら2つの条件の邦訳名に関しては、わが国貿易商務分野における黎明期の研究者であった上坂西三博士の訳に依った。

導入を通じて、インコタームズ®規則は、EXWに對置するものとして、仕向国での輸入のための物品の通関に関する全ての義務を含む、売主の最大の義務を表すようになった。

1974年、全てのインコタームズ®規則が単一の表紙で再版され、1976年には、航空運送のための特定の条件、すなわち空港渡し (FOB Airport) がインコタームズ®規則に付け加えられた。

1980年、インコタームズ®規則が改訂され、「インコタームズ®1980」という名称で公表された。この改訂では、新たに2つの条件が付け加えられることになり、それまでに公表されていた全ての条件とあわせて定型取引条件は合計14となった。また、インコタームズ®1980は、3文字ルールのシステムを初めて完全に認識することとなった。定型取引条件の中には正式な名称を残すものもあったが、全ての条件は3文字の「国際コード (international codes)」が与えられ、それ以来標準となっており、補助的な役割を果たす基準となっている。

インコタームズ®は国際取引とともに進化する

1980年に2つの新しい定型取引条件が導入されたが、それらは現在CIPおよびFCAとして知られている条件である。道路運送による物品売買が継続的に増大することによって、CIFに相当するものとして、非海上運送のための「輸送費保険料込み (Carriage and Insurance Paid to) (CIP) を追加する必要があり、この条件の下における売主は、運送および保険を手配し、さらには支払いを行うことを引き受けることになった。先に導入された「輸送費済み (Freight/Carriage Paid to)」とともに、インコタームズ®規則は、海上運送のCFRおよびCIFに対応する形態として完全に独立した条件を有するようになった。海上運送で用いられる運送書類 — 船荷証券 — は、非海上運送では使われることはない。その理由は、船舶で運送される場合を除いて、通常、物品は運送途上で転売されないからである。したがって、所持人が新しい買主に書類を移転することによって物品を転売することを可能にする船荷証券のような特定の書類の必要性はない。その結果、CPTおよびCIPは、「通常の運送書類 (usual transport document)」についてのみ言及している。

1970年代後半に起こったもう一つの大きな変化は、ユニット化された海上運送および複合運送の利用が伸びたことであった。インコタームズ®1980が公表される頃には、コンテナによる貨物運送が増加し、新しい定型取引条件「運送人渡し (Free Carrier) (当時の頭文字はFCR) を導入する必要があった。このことは、実に多くのコンテナ条件が存在することにより、最悪の場合、国際取引に支障をきたす無秩序な変形的な条件が蔓延する恐れがあったためである。

1990年版のインコタームズ®規則では、海上運送以外の特定の運送形態に適用される定型取引条件の大半が削除されたが、それは、当時、海上運送以外の異なる運送形態のために特定の条件を持つことは不要と判断されたためである。「運送人渡し (Free Carrier) (FCAに改称) という一般的な条件を使用することで十分であった。1990年以降、FCAはより重要なインコタームズ®規則の1つとなった。しかし、実際には、物品が本船上で運送人に引き渡されるのではなく、船積国におけるより早い段階での受領地点、すなわち、いわゆるコンテナ・ヤードまたはコンテナ・フレート・ステーションで引き渡される場合には、FOBのような定型取引条件を使用しても意味がないことに商人が気付くまでには、かなりの時間を要したのである。商人にとっては、物品が買主の指名した運送人に引き渡された後も、危険を売主は負い続けるべきでないというのは、理解しがたいことであった。

1990年版の改正は、それまでの特定の運送形態に関する定型取引条件 (FOR, FOT および FOB Airport) が削除されたことに加え、紙の書類から電子通信への移行が契機となったものである。結果として、買主に対して書類を提供する売主の義務を扱っている条項の中に、当事者が電子的に通信することに合意していれば、紙の書類を電子メッセージに置き換えることができる旨の一段落が追加された。

インコタームズ®1990のもう一つの変更点は、売主と買主の義務が、初めてA1-A10とB1-B10に整理されたことである。このような異なる義務の表示方法は、それ以降も維持されている。読みや