

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.90 2024.4

- ・ 海外保険事情 ベルギー
- ・ タイにおけるコールドチェーン物流の課題
- ・ EU域内排出量取引制度の海上輸送への適用について

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 ベルギー	01
タイにおけるコールドチェーン物流の課題	05
E U域内排出量取引制度の海上輸送への適用について	09

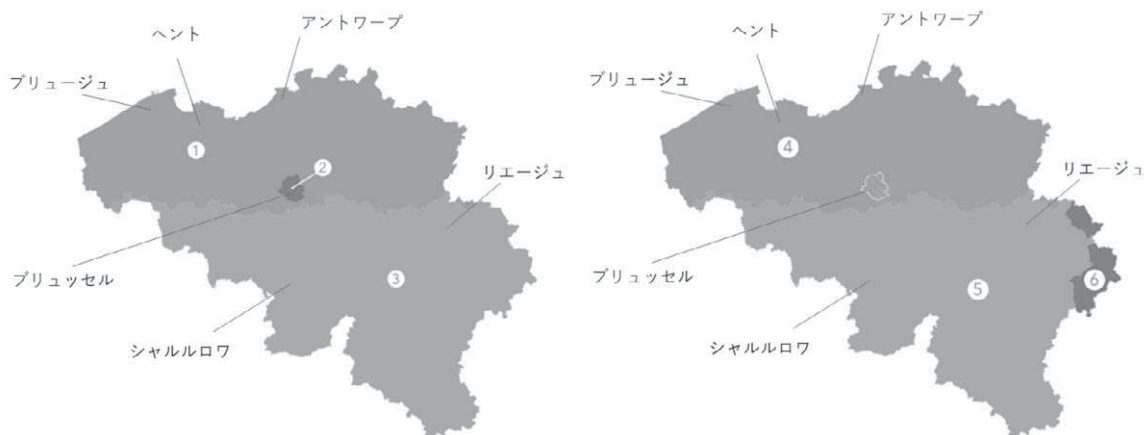
海外保険事情 ベルギー

1. ベルギー概況

ベルギーは西ヨーロッパに位置し、人口は1,170万人（2023年1月時点）、国土面積は30,528平方キロメートルと、日本の一割に満たない小さな国です。北はオランダ、南はフランス、東はドイツおよびルクセンブルクと隣接しており、北部フランデレン地域ではフラマン（オランダ）語を、南部ワロン地域ではフランス語を、そして東部ドイツ国境付近ではドイツ語を公用語とする多様性を持つ国です。

首都ブリュッセルは、EU（欧州連合）やNATO（北大西洋条約機構）などの主要国際機関が本部を構える国際都市であり、また、世界有数の貿易港であるアントワープは欧州大陸の重要な物流拠点として知られています。このように、ベルギーは欧州の政治・物流において中心的な役割を担っており、多様な人材を確保しやすい環境が整っていることから、多くの多国籍企業がベルギーに欧州事業を統括する本社・本部を設置しています。

<地方行政区分>



(出典：belgium.be 掲載の図に都市名を追記)

(1) 政治

ベルギーは立憲君主制の国であり、現国家元首はフィリップ第7代国王です。行政構造は、3つの地域（ブリュッセル首都圏地域、フランデレン地域、ワロン地域）と3つの共同体（フラマン語共同体、フランス語共同体、ドイツ語共同体）、計6つの地方行政区分で構成される連邦国家です。連邦政府、地域政府、共同体政府が存在し、それぞれ立法機関と行政機関を有しています。

連邦政府は、財政、軍事、連邦警察、司法、社会保障、外交、国営企業（鉄道、郵便）等に関する権限を、地域政府は、公共事業、農業、雇用、都市計画や都市環境等に関する権限を、共同体政府は、教育、文化、若者支援等に関する権限をそれぞれ有しています。

①北部：フランデレン地域 ^(*)	主に公共事業、農業、雇用、都市計画や都市環境に関する権限を持つ。(地域政府)
②中央：ブリュッセル首都地域	
③南部：ワロン地域	
④フラマン（オランダ）語共同体 ^(*)	主に教育、文化、若者支援、保健政策の一部に関する権限を持つ。(言語共同体政府)
⑤フランス語共同体	
⑥ドイツ語共同体	

(*)①フランデレン地域と④フラマン語共同体は、首都ブリュッセルを除いて領域が重なることから、運営は統一されています。

連邦議会は上院と下院の二院制となっており、上院議員は定数60議席、下院は定数150議席です。下院が直接選挙である一方、上院は地域及び共同体議会が指名する議員50人と、下院の選挙結果に基づく議席配分に応じて議員が指名する10人により構成されます。

(2) 経済

主要産業は化学工業、機械工業、金属工業、食品加工業です。近年は、新型コロナウイルス感染

拡大の影響によりワクチンなどの医薬品の輸出が増加したほか、EUがゼロエミッション化の重要施策として進めている電気自動車の普及等を背景とした、リチウムイオン電池用高性能ポリマーの生産拠点新設など、化学工業分野での投資が目立っています。2021年の実質GDP成長率は6.3%でしたが、ウクライナ情勢を受けた原材料・エネルギー価格の高騰や人手不足の影響などにより、2022年のGDP成長率は3.2%に減速しています。

2. 物流事情

欧州大陸の中央に位置し、北海に面する地理的優位性を持つベルギーは、トラック・鉄道・水路といった多様な輸送手段が整備されている環境から、欧州の物流におけるゲートウェイとしての機能を有しています。

(1) 内陸輸送

ベルギーの内陸輸送は、全土に張り巡らされた高速道路網が特徴で、2021年の貨物の輸送実績に占める道路輸送の割合は、EU加盟27か国平均の24.6%を大きく上回る46.9%となっています。また、内陸水運を利用した輸送の割合は7.0%と、EU加盟27か国平均の1.8%を上回っており、運河を利用した水運もその特徴の一つとして挙げることができます。

(2) 海上輸送

ベルギーは、アントワープ、ゼーブルージュ、ゲント（河川港）など、欧州でも有数の貿易港が複数存在しますが、本稿では、アントワープ港を中心にご紹介します。

アントワープ港は、首都ブリュッセルから約50km北、スヘルデ川の河口に位置し、国際貿易における重要な役割を果たしています。

港としては長い歴史を有していますが、19世紀のナポレオン時代にヨーロッパの海上輸送の拠点としての開発が本格化し、アントワープの中心街を起点に、右岸側で北方向へと開発が進められ、オランダ国境付近までの開発が進んだ後、1970年代から左岸の開発が進められたとされています。コンテナ船用バースを北側の河口付近に整備するこ



とで、大型コンテナ船の通航時間が短縮化されています。同港では、コンテナ貨物のさらなる獲得に向けた既存施設の改良・効率化も計画されています。

2022年4月にアントワープ港とゼーブルージュ港の経営が統合され、現在では「アントワープ・ブルージュ港」として運営されています。アントワープ港は、総取扱貨物量の半数以上をコンテナ貨物

が占めており、また、内陸水路や鉄道、道路、パイプラインとの接続も良好であることから、石油化学関連の液状貨物や鉄鋼製品等のバラ積み貨物も多く取り扱っています。ゼーブルージュ港は欧州最大の完成車取扱港であり、また、LNG等の液体貨物やコンテナ貨物等も取り扱う総合港湾として知られています。

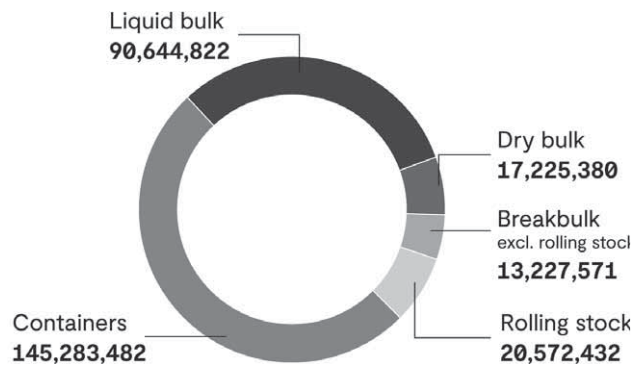
アントワープ港地図



出典：Port of Antwerp Bruges (掲載地図を加工)

年間貨物取扱量内訳 (2022年)

Shipping forms maritime goods traffic in tonnes



出典：Port of Antwerp Bruges (アントワープ・ゼーブルージュ合計)

3. 損害保険事情

(1) マーケット概況

ベルギーの損害保険マーケットは、2021年時点で世界第16位の規模となっています。種目割合としては、自動車保険が収入保険料の約30%と最も大きく、次いで火災保険などの財物保険が約24%、傷害疾病保険が約20%、これら主要3種目で全体

の約4分の3を占めています。新型コロナウイルス感染拡大の影響で落ち込んでいた企業の売上は回復傾向にあり、世界的なインフレーションや賃金増加を背景に、損害保険マーケットは拡大傾向にあります。

<総収入保険料の推移 (単位：百万ユーロ) >

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
総収入保険料	11,477.35	12,067.89	11,993.93	12,700.22	13,293.19
前年比	2.58%	5.15%	-0.61%	5.89%	4.67%

出典：AXCO Non-Life Insurance Market Reports

ベルギーに登録されている損害保険会社は、2022年7月時点で82社あり、収入保険料の上位5社の市場シェアは6割を超えています。販売チャネルは、ブローカー、銀行窓販、代理店、インターネット等複数ありますが、企業分野においてはブローカーによる販売が一般的です。

(2) 自然災害

近年、地球温暖化などの気候変動や都市化の進展等の複合的な要因により、世界的に自然災害が

多発化・甚大化傾向にあり、欧州においても洪水や暴風雨等の大規模な自然災害が発生しています。2021年7月に発生した欧州洪水は、強い低気圧「ベルント」が西ヨーロッパに停滞したことが契機となり、その経済損失は、ドイツ・ベルギーを中心に約460億米ドルに上るとも言われ、欧州大陸で過去最大の損害となりました。また、2022年から2023年にかけて、「ユニス」「フランクリン」「キアラン」などの暴風雨も発生しており、自然災害への備えが重要となっています。

4. 当社体制

当社は、首都ブリュッセルに、MSIG Insurance Europe AG（本社：ドイツ・ケルン）のベルギー支店を構え、日系企業のお客さまに対して、保険のお引き受けから保険金のお支払いまで、充実した保険関連サービスをご提供しています。また、MSIG

Corporate Services (Europe) Ltd.（本社：英国・ロンドン）のベルギー支店にて、貨物保険のクレームサービスや物流リスクマネジメントサービスをご提供しています。

<主な取扱種目>

財物保険、賠償責任保険、工事保険、貨物保険等の企業向け各種保険

<所在地>

会社名	MSIG Insurance Europe AG Belgium Branch	MSIG Corporate Services (Europe) Ltd Belgium Branch
住所	Boulevard Louis Schmidt 87, 1040 Brussels, Belgium	
連絡先等	Tel : +32 (0)2 646 0940 Web : https://msig-europe.com/	Tel : +32 (0)2 511 1837

<参考文献>

NBB ホームページ <https://www.nbb.be/en>

Belgium.be ホームページ <https://www.belgium.be/en>

Jetro ホームページ <https://www.jetro.go.jp/>

外務省 ホームページ <https://www.mofa.go.jp/mofaj/>

eurostat ホームページ <https://ec.europa.eu/eurostat/>

Port of Antwerp Bruges <https://www.portofantwerpbruges.com/en>

名古屋港管理組合 ホームページ <https://www.port-of-nagoya.jp/>

AXCO Non-Life Insurance Market Reports

AON ホームページ https://www.aon.com/japan/news/aon_news_202202.jsp



タイにおける コールドチェーン物流の課題

1.はじめに

日本国政府は、食料・農業・農村基本計画（2020年3月31日閣議決定）において、2030年までに農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標を設定しました。表1の通り日本の農水産物輸出額約1.3兆円（2022年度時点）に対し非常に意欲的な目標額と言えます。

日本の農水産物・食品の更なる輸出拡大に向けて、人口増加および経済成長に伴い食生活の多様化が進んでいるASEAN（東南アジア諸国連合：Association of South East Asian Nations）は重要なマーケットの一つです。肉類や魚介類、青果物などの農林水産物は安全品質や鮮度保持の観点

で温度管理が必要であり、輸送・保管等の過程を一貫して適切な温度に保つコールドチェーン物流の重要性が益々高まっています。

しかし、ASEANはコールドチェーン物流の発展に必要なインフラや制度面の事業環境の整備に課題があると言われていています。そこで、コールドチェーン物流が拡大・定着しつつあるタイにおいて、環境整備の課題を整理するため、2022年に国土交通省が実証輸送を行いました。本稿では、その実証輸送を通して確認されたタイにおけるコールドチェーン物流の課題についてご紹介します。

<表1>



(出典：農林水産省ホームページ)

2. 法規制や規格の課題

タイにおいては、コールドチェーン物流に関連する各種法規制の存在や低温保管に関する規格が十分に整備されていないことがコールドチェーン物流発展の障害になっています。

国土交通省の実証輸送の際に確認された主な課題は次の通りです。

(1) 外国人事業法

タイには、外国資本を規制する外国人事業法（2000年3月施行）があります。当該法律は陸上・海上・航空運輸といった物流関連業種を含む特定業種に対して、タイ国籍企業が51%以上の資本を有する必要があると定めています。外資規制のため、日本の物流事業者が日本式の高品質なコールドチェーン物流を展開するうえで障壁となっています。

(2) 通行規制

タイの首都であるバンコク市内には、交通渋滞を緩和する目的でトラックの通行規制が設けられてい

ます。規制対象となるのは大型トラックで、バンコク市内の走行は10:00～15:00のみ認められています。このため、物流業者は通行規制の時間帯を避けるか、小型トラックへの積替えを行うなどの対応を強いられ、輸送効率が低下しています。

(3) 低温保管規格

タイには、「Q Cold Chain」という低温輸送の規格が存在し、果物や野菜、冷凍・冷蔵食品等について輸送オペレーション、衛生管理、冷蔵トラックの基準・整備、人材開発に関する義務を規定しています。しかしながら、低温保管に関する規格は存在せず、低温保管品質は個々の事業者によりばらつきが生じやすいといえます。冷凍・冷蔵倉庫では多くの貨物が集積することから、万が一温度管理に不備があった場合の損害は大規模になる恐れがあります。安定的なサプライチェーンを維持するためにも、低温保管に関する統一的な規格の整備が望まれます。

3. インフラ等の課題

タイでは、冷蔵トラック・倉庫などの設備、冷凍・冷蔵品の取扱いに関する従業員の教育、荷役方法などのオペレーション、道路等の公共インフラにおいて課題があり、コールドチェーン物流の阻害要因となっています。主な課題は次の通りです。

(1) 設備

コールドチェーン物流には温度を一定に保つ冷蔵トラックや冷凍・冷蔵倉庫などの設備が不可欠です。しかし、タイでは冷蔵トラックや冷凍・冷蔵倉庫は全体的に不足していることに加え、既存の

設備は古く、性能が低い状況にあります。

また、冷蔵トラックの荷室が異なる温度帯を区切れる構造になっていないまま、温度管理帯の異なる貨物を混載しているケースがあり、低い温度で保管されるべき食品が、所定の温度帯より高い温度で輸送されてしまうことがあります。

(2) 人材

冷凍・冷蔵品は温度変化の影響を受けますので、他の貨物と比較して取扱いには注意が必要ですが、タイでは冷凍・冷蔵品の取扱いに関する従業員の



教育が浸透しておらず、人材面での課題があります。また、地方においてはトラックドライバーの確保が困難であり、人的インフラの整備が進みにくい状況です。

(3) オペレーション

タイには、荷役方法や輸送方法など、オペレーション上の課題もあります。国土交通省による実証輸送の際には、トラックから冷凍・冷蔵貨物を荷卸しする際、他の貨物を優先し放置されたりドアが解放されたままになるなど、冷凍・冷蔵品が外気に晒されているケースが確認されました。

また、倉庫にはドックシェルター^(注)がない、あるいはドックシェルターがある場合でも、図1のようにトラックとドックの間に隙間ができ外気に晒されるケースも確認されました。

<図1>



(出典：国土交通省ホームページ)

加えて、トラックの運転手が休憩を取る際に燃料を節約するためにエンジンを切り、温度管理装

置が停止してしまうこともあり、基本的なオペレーションの周知徹底が求められます。物流事業者だけでなく、小売事業者においても、本来温度管理が必要な貨物を常温で放置している実態が確認されています。

注：倉庫の搬入口とトラックを隙間なく密着させる入出庫装置。

(4) 道路等の公共インフラ

コールドチェーン物流においては温度の維持が重要な要素ですが、一般的に輸送時間が長くなると、温度変化のリスクは高くなります。バンコクの市内やタイ主要港であるレムチャバン港の港湾ゲート付近では、慢性的な道路渋滞が発生しているため、輸送時間が長くなります。道路の混雑に加え通行規制もあるため、予定された時刻に店舗へ配送できないことで生鮮食品が売れ残り、フードロスが発生するという課題もあります。



レムチャバン港湾ゲート付近の渋滞
(出典：国土交通省ホームページ)

4. おわりに

タイにおけるコールドチェーン物流は、低温輸送規格などある程度整備は進んでいるものの、外国資本規制やバンコク市内の通行規制、低温保管規格が存在しないといった法規制・規格面での課題に加え、設備、人材、オペレーション、道路交通などのインフラ面等における課題があります。

これらの課題に対し、国土交通省は官民協同でタイを含めたASEANに対して次のような日本式コールドチェーン物流サービス規格の普及を促進しています。

- (1) 荷主・消費者に対するコールドチェーン物流に関する周知・啓発の実施
- (2) タイ政府による規格の普及への積極的な関与の促進
- (3) 規格の認証体制の整備
- (4) 物流事業者によるコールドチェーン物流サービス規格認証取得の促進

日本式の高品質なコールドチェーン物流が普及し、タイのコールドチェーン物流の各種課題を克服することができれば、日本のタイ向け農林水産物の更なる輸出拡大が期待されます。

<参考文献一覧>

国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>

国土交通省「ASEANにおけるコールドチェーン物流サービスの展開に関する調査報告書」

国土交通省「ASEANにおけるコールドチェーン物流促進に向けた国土交通省の取組について」

農林水産省ホームページ <https://www.maff.go.jp/>

山田コンサルティンググループ https://www.ycg-advisory.jp/learning/oversea_179/

弊社情報誌グローバルマリン通信第69号（2019年1月発行）「ASEANにおけるコールドチェーン物流促進に向けた取組について」https://www.ms-ins.com/marine_navi/info/gmt/



EU域内排出量取引制度の 海上輸送への適用について

1. はじめに

2024年から海上輸送がEU域内排出量取引制度（European Union Emissions Trading System：以下EU-ETS）の適用対象となりました。従来、航空輸送はEU-ETSの適用対象でしたが、海上輸送は含まれていませんでした。2021年に制定された欧州気候法において「2030年までに温室効果ガス排出量を1990年比で55%削減、2050年までに気

候中立（climate neutrality）を達成する」との高い目標が掲げられたことにより温室効果ガス排出削減取組を強化する機運が高まりました。かかる状況において、EU-ETSの強化を図る改正により海上輸送が対象に追加され、2024年より適用が開始されたものです。本稿ではEU-ETSの概要、海上輸送に適用される内容とその影響についてご紹介します。

2. EU-ETSの概要

EU-ETSは気候変動に対処するEUの政策として2005年に開始されました。EU-ETS参加国にある発電所やエネルギーを大量に消費する施設、航空輸送、海上輸送によって排出される温室効果ガスを規制の対象としています。現在はEU27カ国にアイスランド、リヒテンシュタイン、ノルウェーの3カ国を加えた欧州経済領域（EEA）で運用されています。

EU-ETSでは対象となる施設や事業者ごとに排出量の上限（キャップ）が割り当てられ、実際の排出量に過不足が生じた場合は、市場や他の事業者と「キャップ・アンド・トレード方式」による余剰排出枠や不足排出枠の売買が行われています。排出枠には無償割り当てと有償割り当ての2種類があります。2005年の制度開始当初は、各国のルール

にもとづき対象の施設や事業者の大半は無償で排出枠を割り当てられました。しかし、2013年以降は有償割り当ての割合が大幅に拡大しており、海上輸送の排出枠も有償割り当てとなっています。割り当てられる排出量の上限が徐々に削減されていく制度設計となっており、対象とする施設や事業者は排出量を上限以内に収める努力を促すことにより排出量の削減に繋がる効果が期待できます。

EU-ETSの適用期間はフェーズ1～4の4つの期間に分かれており、現在はフェーズ4（2021～2030年）の期間内にあります。各フェーズの主な内容は次の通りです。

- フェーズ1（2005～2007年）は制度開始時の試験期間との位置づけで、対象とする事業者は発電設備を中心とした熱入力容量20MW以上の燃料燃焼施設と一定の規模以上の産業セクターに限られ、対象ガスはCO₂のみでした。
- フェーズ2（2008～2012年）では対象とする事業者はフェーズ1と同様でしたが、フェーズ2の最終年にあたる2012年に航空輸送が対象に追加されました。
- フェーズ3（2013～2020年）では、鉄鋼製造・加工、1次アルミニウム製造、硝酸製造などを対象とする事業者が追加されました。また、特定の産業セクターでは対象ガスが追加されています（例、硝酸製造では二酸化炭素（CO₂）に加え亜酸化窒素（N₂O）も規制対象）。排出枠の有償割り当てを拡大する方法へと移行し、無償割り当ての配分量はフェーズ2では排出量上限の総計の90%以上であったのに対して42%まで制限されました。
- フェーズ4（2021～2030年）の制度は2018年に法制化されました。当初は2030年までに2005年比で43%削減することが目標でした。しかし、2021年に制定された欧州気候法で掲げられた新たな削減目標（2030年までに1990年比で55%以上の削減）に連動して改正が行われました。改正の主な内容は、目標水準の引上げと対象拡大（海上輸送はその一つ）、道路輸送と建物の暖房を対象とした新たな排出量取引制度（ETS II）の創設です。



3. 海上輸送に適用される規制など

EU-ETSの改正により海上輸送に適用される主な規制は表1の通りです。

<表1>

対象者	海運会社（船舶所有者、船舶管理会社、裸傭船者 [※] ） ※裸傭船者：船舶所有者から船舶を賃借し、船員を乗船させて船舶を運航・管理する者。
対象船舶	船籍国に関わらず、EEA加盟国（＝EU-ETS参加国）が管轄する港に寄港する総トン数5,000G/T以上の船舶。 ※2025年1月1日以降は、総トン数400G/T以上、5,000G/T未満の貨物船および総トン数400G/T以上のオフショア船も適用対象になります。
対象ガス	・2025年までは二酸化炭素（CO ₂ ）のみが対象。 ・2026年以降は二酸化炭素に加えてメタン（CH ₄ ）、亜酸化窒素（N ₂ O）も適用対象。
対象となる航海と排出量	① EEA加盟国の港からEEA加盟国外の港へ航海を行う船舶からの排出量の50%。 ② EEA加盟国外の港からEE加盟国の港へ航海を行う船舶からの排出量の50%。 ③ EEA加盟国間の港へ航海を行う船舶からの排出量の100%。 ④ EEA加盟国の港で停泊中の船舶からの排出量の100%。
排出量の確認方法	EU MRV 規則 ^(※) にもとづき船舶運航者が作成する排出報告書にて確認します。 ※EU MRV 規則 EEA域内の港に発着する総トン数5,000G/Tを超える全ての船舶に対し、CO ₂ 排出量のデータの報告を義務付けるものです。2023年までCO ₂ のみが報告対象でしたが、2024年からメタンと亜酸化窒素も報告対象となりました。2025年には対象船舶が総トン数400G/T以上に改正されます。
管轄当局	適用の対象となる海運会社は、EEA加盟国の当局のうち1つに登録する必要があります。登録をした当局が管轄当局になります。 登録する管轄当局は次の基準にもとづき決定されます。 ①海運会社がEEA加盟国の法人である場合 法人登録されているEEA加盟国。 ②海運会社がEEA加盟国の法人でない場合 ・過去4年間のEU寄港実績のうち、寄港回数が最も多いEEA加盟国。 ・過去4年間にEU寄港実績がない場合は、2024年以降に最初に到着、寄港または航海を開始したEEA加盟国。
海運会社の義務	海運会社は、上記「対象となる航海」によって算出された年間の排出量に相当する排出枠を購入のうえ、翌年9月末までに管轄当局に納付する義務を負っています。 9月末までに収めるべき排出枠の100%を納付できなかった場合は、不足分のCO ₂ 換算で1トン当たりEUR100の罰金が科されます。必要な排出枠の納付を2年以上行なえなかった場合、当該海運会社の船舶に対してEEA加盟国への入港拒否措置などが取られることになります。
経過措置	海運会社が制度に慣れるまでの経過措置として、ETS-ES適用後、2年間は納付の対象となるCO ₂ 排出量が次の通り軽減されます。 2024年：納付の対象となるCO ₂ 排出量を40%に軽減。 2025年：納付の対象となるCO ₂ 排出量を70%に軽減。

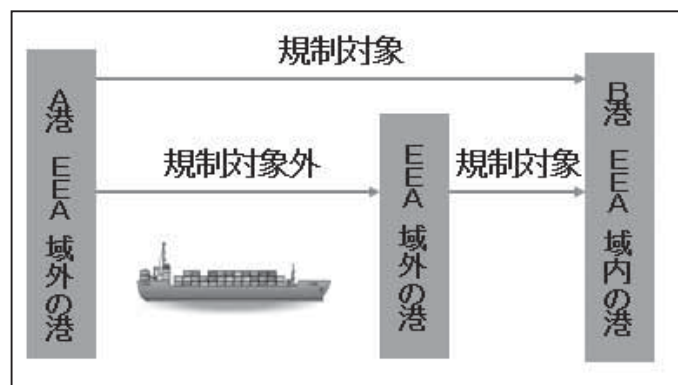
4. EU-ETS 適用による影響

EU-ETSの適用により、EEA加盟国の港への寄港に伴う運航コストが増えることになります。これに伴い、欧州港湾協会など海上輸送に携わる事業者はEEA加盟国の港が近隣のEEA域外の港との比較で競争力を失い、EEA加盟国の港を避ける寄港ルートの変更などが行われることを懸念しています。

欧州の港湾事業者などが懸念するのは、EEA域外の近隣に位置する港が寄港地や積替港に活用さ

れ、EEA域内の港湾がビジネスを失うことです。前述の通り、規制の対象となる排出量は、EEA加盟国以外の港からEEA加盟国の港への航海における排出量の50%、EEA加盟国間の航海における排出量の100%です。図1で示す通り、EEA域外の港からEEA域内の港への航海において、EEA域内に隣接する域外の港に寄港することによって寄港前の航海での排出量が規制対象外となります。

＜図1＞ EEA近隣の港へ寄港した場合



このようにEEA域外の近隣の港への寄港によって、排出量のカウントがゼロにリセットされる事態を防ぐ目的でEU-ETSでは寄港地の適用除外の規定を設けています。コンテナ船に限られますが、次の要件を満たす港はEU-ETSにおいては寄港とは見なされず、当該港への寄港の前の航海における排出量も規制の対象となります。

【寄港地の適用除外】

- EEA加盟国の港から300マイル以内のEEA域外のコンテナ積替港。
- 総コンテナ輸送量の65%以上がコンテナ積替と判断される港。

欧州委員会 が 寄 港 地 の 適 用 除 外 と なる

港 (Neighbouring container transhipment ports) を公表しており、2024年1月時点では、East Port Said港 (エジプト)、Tanger Med港 (モロッコ) の2つの港が指定されています。

しかし、この2つの港を寄港地の適用除外に指定しただけではEEA加盟国の港の競争力を維持するには不十分と指摘する声もあります。なぜならば、地中海沿岸など近隣に位置するEEA域外の港が設備を増強すればEU-ETSの排出枠を大幅に削減できるメリットがあり、当該港の積替港として優位性が高まるからです。今後、EU-ETS導入後の影響を注視しながら、寄港地の除外に指定する港を追加するなどの対策が講じられる可能性があります。



5. おわりに

欧州ではEU-ETSの海上輸送への適用は、温室効果ガス排出量削減目標を実現するうえでの重要な政策の一つと受け止められている一方、規制を強化しながらEEA域内の競争力を維持するとの難題にも直面しています。EU-ETSは2005年の開始から20年近く経ち、完成形に近いフェーズ4の期間

内にあります。日本でも排出量取引をより実効性のあるものにするため、2025年にグリーンTRANSフォーメーション推進法の改正案が国会に提出される見通しです。EUが20年近くかけて歩んできた道は、日本で排出量取引制度を推進するうえで参考になるものと考えます。

<参考文献>

公益財団法人 地球環境戦略研究機関「欧州連合域内排出量取引制度の解説」

日経ESG 2023年2月9日 「抜本改革に迫る、EU ETS徹底解説」

一般財団法人 日本海事協会ホームページ <http://www.classnk.or.jp>

海外ネットワーク

2023年7月1日現在、当社は41カ国・地域に海外ネットワークを展開。
「三井住友海上の現状2023」より

【主要な拠点所在都市】



【欧州・中東・アフリカ】

ロンドン
ダービー
パリ
ケルン
アムステルダム
ブリュッセル
ミラノ
マドリード
ブラティスラバ
チューリッヒ
モスクワ
サンクトペテルブルク
ドバイ
アブダビ
ヨハネスブルグ

【アジア・オセアニア】

上海
北京
広州
蘇州
無錫
深圳
香港
マカオ
台北
ソウル
シドニー
メルボルン
オークランド
ニューデリー
ムンバイ
チェンナイ
グングラム
シンガポール
クアラルンプール
ペタリンジャヤ
ラバン
バンドルスリプガワン
ジャカルタ
マニラ
バンコク
ハノイ
ホーチミン
ヤンゴン
プノンペン
ビエンチャン
バンガロール
コロンボ

【米州】

ウォーレン
ニューヨーク
シンシナティ
トレントン
ロサンゼルス
アトランタ
マイアミ
デトロイト
シカゴ
オーバーランドパーク
ダラス
トロント
ハミルトン(バミューダ)
メキシコシティ
イラブアト
ケレタロ
パナマシティ
ボゴタ
リマ
サンパウロ
ブエノスアイレス

MS&AD 三井住友海上火災保険株式会社

GMT グローバルマリン通信 No.90

発行日 2024年4月1日

発行 三井住友海上火災保険株式会社 海上航空保険部

https://www.ms-ins.com/marine_navi/
(無断転載はお断りいたします)