

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.75 2020.7

- ・ 海外保険事情 オセアニア
- ・ 水素社会の実現に向けた国際的な水素サプライチェーンの構築
- ・ 台風・大規模自然災害における貨物保険の留意点

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情　オセアニア.....	01
水素社会の実現に向けた国際的な水素サプライチェーンの構築　.....	05
台風・大規模自然災害における貨物保険の留意点　.....	09

海外保険事情 オセアニア

1. オーストラリア概況

オーストラリア連邦 (Commonwealth of Australia) はニューサウスウェールズ、ヴィクトリア、クイーンズランド、タスマニア、南オーストラリア、西オーストラリアの6つの州と北部準州、首都特別地域から成り立っています。国土面積はロシア、カナダ、



写真1：シドニー市街・オペラハウス

中国、米国、ブラジルに次いで世界第6位の769万2,024km²で日本の約20倍を有する一方、人口は2,546万人（2019年9月）と日本の約0.2倍です。しかしながら、オーストラリアの人口は直近過去3年平均では約1.6%増のペースで増加しており、今後も持続的な人口増加により2050年には約3,300万人程度に達する見込みです。人口増の6割以上は移民受け入れによるもので、全人口に占める外国で生まれた人の割合は約30%となっています。人口構成は、アングロサクソンなど欧州系が依然として多数を占めますが、移民の積極的な受け入れを背景として、中国、インド、フィリピン、ベトナム等のアジア系も数多く住んでいます。在留邦人についても、増加傾向にあり、米国、中国に続き3位の多さでその数は98,436人（2018年10月）と世

界全体の在留邦人数に占める割合は約7.0%となっており、過去3年平均では約3.3%のペースで増加しています。

オーストラリアでは自由党及び国民党からなる保守連合と労働党が二大勢力として拮抗しており、2013年の総選挙でアボット氏率いる自由党を含む保守連合が勝利し、2007年12月以来の政権の座に就きました。2018年8月、ターブル首相の支持率低迷等を受け、自由党党首選挙が実施され、モリソン氏（前財務大臣）が首相に就任しました。

政治体制はイギリスの影響を色濃く受けており、最大野党は影の内閣を組織します。影の内閣は現政権の閣僚ポストに対応して置かれ、総選挙で最大野党が政権を奪取した際は、影の内閣のメンバーが新政権の閣僚に就任することが一般的です。なお、連邦政府の権限は憲法によって外交、防衛、貨幣、通貨等特定の事項に限られており、その他については州政府が権限を有しています。

経済は、米中貿易摩擦や中国経済の減速をはじめとする外部要因による影響を受けながらも、消費は安定的に増加しており、実質GDP成長率は1991年度から28年連続で上昇しています。2008年世界金融危機、2011年クイーンズランド州洪水被害の影響等からマイナス成長を記録した四半期はあるものの、資源ブームに支えられ、年度ベースでは一貫してプラス成長を維持し、景気後退を回避しています。直近では、堅調な住宅投資、石炭・鉄鉱石等の資源輸出にも支えられ、2017年度2.4%、2018年度2.7%、2019年度1.7%のGDP成長率を

記録しています。

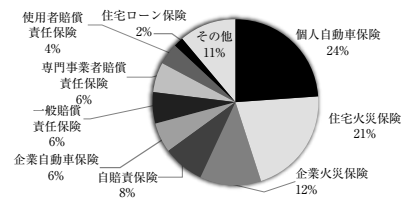
また、日豪関係では、2015年1月に日豪経済連携協定（日豪EPA）が発効、2018年12月には環太平洋パートナーシップに関する包括的及び先進

的な協定（TPP11）が発効し、関税の撤廃・引下げ効果による更なる経済連携の強化が期待されています。

2. オーストラリアの保険市場概要

オーストラリアでは82社の損害保険会社が営業しています（2019年8月）。そのうち73社が元受保険会社、9社が再保険会社です。元受市場規模は約AUD 433億（2019年12月、約3兆2,042億円：1 AUD = 74円で換算、2019年12月レート）で、これは日本の約40%の規模であり、世界で9番目に大きな保険市場です。人口増加に伴い、2019年度は対前年比約5.6%増と持続的な成長を続けています。保険種目構成及び損害率については右グラフのとおりで、保険料は全保険種目自由料率となっています。また、2008年7月1日に施行された保険業法改正により、原則としてオーストラリア国内に所在するリスクを国外で付保することは認められなくなりました。

グラフ1: オーストラリアの保険種目別構成（保険料ベース）



（出典：APRA「Quarterly General Insurance Performance Statistics」（2019年12月末過去1年データ））

オーストラリアで最も警戒すべきリスクは自然災害リスクであり、過去にはサイクロンや洪水、電災、森林火災などで深刻な被害が発生しています。

保険市場は、IAG、Sunorp、QBEの国内大手グループ3社による寡占化が進んでおり、大手グループ3社の合計収保は、市場の3分の2以上を占めています、当社はこのうちQBE社と提携しており、様々な分野で協力関係にあります。

表1：オーストラリアで発生した大規模自然災害（1970年以降）

順位	自然災害	発生年	発生場所	損害額（※）
1	電災	1999	シドニー	4,144億円
2	サイクロントレーシー	1974	ダーウィン	3,700億円
3	地震	1989	ニューカッスル	3,108億円
4	洪水	1974	ブリスベン	2,368億円
5	電災	1985	ブリスベン	1,702億円
6	森林火災	2019/20	ニューサウスウェールズ州等	1,628億円
7	ストーム	2007	ニューサウスウェールズ州等	1,628億円
8	サイクロンデビー	2017	クイーンズランド州等	1,332億円
9	森林火災	1983	ビクトリア州等	1,332億円
10	森林火災	2009	ビクトリア州等	1,332億円

（※）2017年CPIでの調整後数字、1 AUD = 74円で換算（2019年12月レート）

（出典：Insurance Council of Australiaホームページ）

3. 豪州の物流事情

(1) 陸上輸送

オーストラリアは貿易に大きく依存した国であり、輸出総額はGDPの21%を占めています。国内

で生産される農産物の77%、石炭は75%、鉄鉱石は98%が輸出されており、オーストラリアの貨物輸送量は、特に中国をはじめとするアジアからの

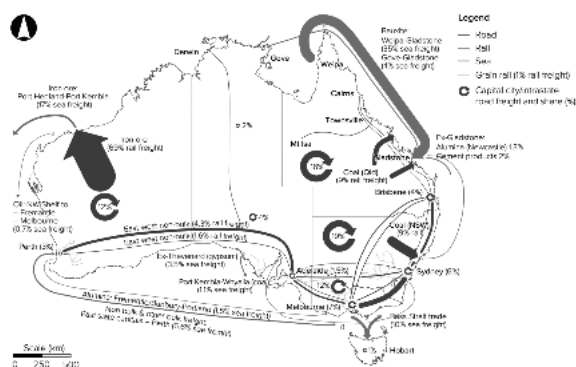


増大する輸出需要に伴い急速に増加してきました。また、人口増加やオンラインショッピングの普及に伴う消費者の配達ニーズの高まりを背景として、2026年までの10年間でさらに26%増加すると予測されています。

天然資源に関しては主に鉄道輸送が利用されており、西オーストラリア州のポートヘッドランド港への鉄鉱石の輸送、セントラルクイーンズランド及びハンターバレーにおける石炭の輸送において、効率的な輸送網が構築されています。

一方で、農産物や小口貨物、都市における輸送など主に自動車を利用した輸送網には課題があるとされています。オーストラリアでは、道路交通に関する規制が州別に異なっており、そのことが依然として、州をまたぐ道路運送の妨げになっています。また、農産物の収穫時期など一時的に輸送量が道路の交通容量を超える時期には、道路が非常に混雑すると共に、特に人口が集中しているシドニーやメルボルンなどの都市部では、旅客輸送と鉄道・道路を共有することが多く、主要な輸出港及び空港と都市間のアクセスに遅れがでるなどの課題があります。

図1：オーストラリアにおける主な鉄道・道路・海上輸送網



(出典：Infrastructure Australia「Australia Infrastructure Audit 2019」)

(2) 海上輸送

オーストラリア最大の港である西オーストラリア州のポートヘッドランド港（州都パースから北へ1,650km）は、取扱貨物量ランキングで世界第5

位（2017年）を誇ります。ポートヘッドランド港は水深の深い天然港を有し、内陸部の鉱山から産出される鉄鉱石の積出港として有名です。ここから輸出される貨物のうち99%は鉄鉱石であり、そのほとんどが中国または日本向けとなっています。

表2：世界の港湾取扱貨物量ランキング（2017年）

総取扱貨物量			
順位	港名	国名	千トン
1	上海（シャンハイ）	中国	706,000
2	シンガポール	シンガポール	628,000
3	広州（グアンチョウ）	中国	518,000
4	寧波（ニンボウ）	中国	514,000
5	ポートヘッドランド	オーストラリア	505,000

(出典：国土交通省ホームページ)

(3) 航空輸送

米国、カナダ、中国に次ぎ世界第4位の空港数をもつオーストラリアには153の空港があります（2018年9月）が、オーストラリア最大の空港は、旅客数約4,400万人（2018/19年）を誇るシドニー国際空港（シドニー・キングスフォード・スミス）です。シドニー国際空港は3本の滑走路を備え、24時間空港ではないもののシドニー中心部へのアクセスが良好（電車で約20分）であることから毎年利用客が大幅に増加しております。

こうした空港利用客増加を含むシドニーへの人口集中を解消するため、オーストラリア政府およびニューサウスウェールズ州政府は、西シドニー空港都市計画を推進しています。この計画は、シドニー中心部から約50km西に新しい国際空港（2026年開港予定）を中心とした都市を開発するというもので、新空港は最新鋭の機能と設備を備え、24時間稼働の国際空港となる予定で、同空港を含む西シドニー空港都市へのアクセス向上のため、鉄道・高速道路の新設・延長等が計画されています。

4. 当社営業体制

当社は1966年に元受営業を開始し、以来お客さまからのご支援をいただき、お客さまの基点に立った「安心」と「安全」をご提供しています。2014年4月より業務拡大に伴い、支店体制となり、シドニー事務所に4名の駐在員を配置し、メルボルン事務所と併せて全従業員31名（2020年4月）で、運営しています。

また、オーストラリアと密接な経済圏にある隣国、ニュージーランドでも1970年より元受営業を行っています。提携先であるQBE社内、オークランドに事務所を置き、従業員3名で保険業務を行っています。

加えて、パプアニューギニアにおいてはQBE社を通じて日系企業のお客さまをサポートしています。

【オーストラリア】

○シドニー

Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd
Sydney Office
Level 18, 1 Bligh Street, Sydney NSW 2000
Australia

<参考文献>

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

国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>

一般社団法人 日本航空機開発協会ホームページ <http://www.jadc.jp/data/associate/>

日本商工会議所ホームページ <https://www.jcci.or.jp/>

ポートヘッドランド港ホームページ <https://www.pilbaraports.com.au/>

International Monetary Fundホームページ <https://www.imf.org/external/index.htm>

Insurance Council of Australia (損害保険協会) ホームページ <https://disasters.org.au/>

AXCO ホームページ <https://www.axcoinfo.com/>

Australian Prudential Regulation Authority (金融当局) 発行「Quarterly General Insurance Performance Statistics」(2019年12月)

Infrastructure Australia 発行「Australian Infrastructure Audit 2019」



写真2：エアーズロック

Tel: +61-2-9222-7600

Fax: +61-2-9232-7006

○メルボルン

Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd
Melbourne Office
Level 14, North Tower, 459 Collins Street,
Melbourne VIC 3000 Australia

Tel: +61-3-8611-3000

Fax: +61-3-9077-3605

【ニュージーランド】

Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd
New Zealand Office
Level 21, QBE Centre, 125 Queen Street,
Auckland 1010 New Zealand

Tel: +64-9-980-3325

Fax: +64-9-980-3327

水素社会の実現に向けた国際的な水素サプライチェーンの構築

1. はじめに

地球温暖化を防ぎ、脱炭素を実現するためのエネルギーとして水素が注目されています。水素は燃焼しても二酸化炭素（CO₂）を全く発生させない究極のクリーンエネルギーであり、多くの企業が水素エネルギーの活用に向け研究開発を行っています。我々の身近にも水素を利用した燃料電池自動車（FCV：Fuel Cell Vehicle）や燃料電池バス（FCバス）、水素ステーション、家庭用燃料電池（エネファーム）が徐々に見られるようになってきました。

しかし、本格的な水素社会の実現には、これらの更なる普及に加え、大幅な温室効果ガス排出削減を達成する水素発電が必要と言われており、大量の水素を使用することになります。従い、安価で大量の水素を海外より調達することが欠かせません。本稿では、我が国の水素社会の将来ビジョンと水素サプライチェーン構築に向けた取り組みについてご紹介します。

2. 我が国の水素社会将来ビジョン

日本政府は、2015年に採択されたパリ協定において、2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度比で26%削減する目標を定めました。また、パリ協定とは別に、2050年までに80%削減する長期目標を掲げています。

2030年度の目標については、徹底した省エネによるエネルギー消費量の削減と、再生可能エネルギーによるゼロエミッション電源の増加により達成を目指していますが、2050年までの80%削減となると、ハードルは一段と高くなります。そこで期待されているのが水素です。

日本政府は、2017年12月に開催した「第2回再生可能エネルギー・水素等閣僚会議」で水素社会実現に向けた「水素基本戦略」を決定しました。同戦略では、2050年に目指す水素社会のビジョンと、その実現に向けた2030年までの行動計画を示しています。また、2019年3月には「水素・燃料

電池戦略ロードマップ」を策定し、「水素基本戦略」に掲げた目標を確実に実行するため、目指すべきターゲットを新たに設定し、目標達成に向けて必要な取り組みを規定しました。

水素基本戦略のシナリオ （注）



（出典：経済産業省「水素基本戦略（概要）」）
（注）上記資料中の「現状」は2017年12月時点。

3. 水素サプライチェーンの概要

(1) 水素の製造方法

水素は地球上に豊富に存在しますが、単体の水素分子ではなく、そのほとんどが水の状態で存在し、一部は岩石中や、石油・天然ガスなどの有機化合物として存在しています。従い、水素をエネルギーとして利用するためには、こうした物質に何らかの方法で化学変化を起こし、水素を製造する必要があります。現在実用化されている主な製造方法は以下の通りです。

- ・水を電気分解する
- ・天然ガスなど、化石燃料から作り出す
- ・森林資源や廃材などバイオマスから作り出す
- ・製鉄所や化学工場の製造過程で副産物として発生する水素を分離する

水素は利用段階では、水しか排出しないクリーンエネルギーですが、製造段階で、原料や燃料として化石燃料を使用するとCO₂が発生します。そこで、CO₂フリー水素を製造するために、水の電気分解に際して再生可能エネルギー発電の電力を使用したり、工場などで排出されるCO₂を分離・回収して地中に貯留するCCS（Carbon dioxide Capture and Storage）の技術を活用したりしています。

(2) 水素の輸送・貯蔵方法

製造された水素を運び、貯蔵する方法としては、主に以下の方法が利用されています。

- ・高圧で圧縮する
- ・低温で液化する（マイナス253℃に冷却すると液化して体積が800分の1になる）

- ・他の物質に変換する
- ・パイプラインで運ぶ

現在国内での水素の輸送手段としては、高圧で圧縮して運ぶ方法が最も多く使われていますが、海外から大量の水素を運ぶためには、より効率的な液化や他の物質へ変換する方法が採用されます。

(3) 水素のエネルギー利用

水素をエネルギーとして利用するには、燃料電池で電力を作り出す方法、水素を燃やして使う方法の大きく2つに分けられます。

① 燃料電池

燃料電池は、「電池」という名前から乾電池や蓄電池のように電気をためる装置を連想しがちですが、水素と酸素を化学反応させて電気を作る「発電装置」です。水に電気を通すと水素と酸素に分解されますが、燃料電池の仕組みはその逆で、水素と酸素を結合して水になる際に電気が発生します。

② 水素を燃やす

水素を直接燃やす方法で実用化されている典型例は、液化水素を燃料に使うロケットです。そして、水素の新しいエネルギー利用方法として注目されているのが水素発電です。水素発電は水素を燃焼させた熱エネルギーで大型タービンを回して発電を行います。既存の天然ガスタービン発電機にも水素を一部混ぜることが可能であり、その場合、水素を使用した分だけCO₂の排出量を少なくすることができます。さらに水素のみを燃料に使い、全くCO₂を排出しない発電機の開発も行われています。

4. 国際的な水素サプライチェーン構築に向けた実証事業

(1) 液化水素サプライチェーンの開発

① プロジェクト概要

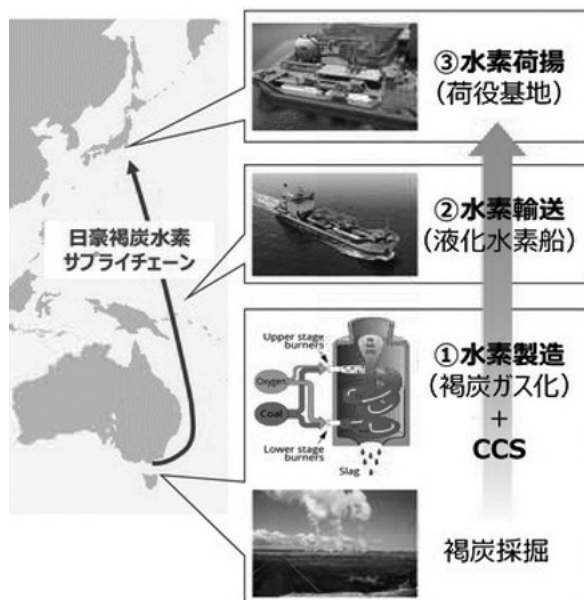
オーストラリアで褐炭から水素を製造、液化して

日本（神戸市沖合の空港島）まで海上輸送し、荷揚げするプロジェクトです。褐炭とは、水分や不純物などを多く含む、品質の低い石炭です。輸送効率



や発電効率が低く、さらに乾燥すると自然発火する恐れもあるため、採掘してもすぐ近くにある火力発電所でしか利用できないなど、利用先が限定されています。そのため国際的にも取引されておらず、安価なエネルギー資源です。

オーストラリアのビクトリア州には、こうした褐炭が大量に存在していると見られています（試算では日本の総発電量の240年分）。なお、水素製造過程で発生するCO₂は、CCSで近海の古い天然ガス油田跡地に圧入・貯留します。



(出典：経済産業省ホームページ)

②水素の海上輸送

輸送を担う世界初の液化水素運搬船「すいそふろんていあ（約8,000総トン数、全長116m）」が2019年12月に進水しました。竣工は2020年秋を予定しています。

本船に搭載する液化水素タンクは、マイナス253℃に冷却し、体積が気体の800分の1となった液化水素を安全かつ大量に長距離海上輸送することを目的に開発されました。タンクは内外2つ重ねてその間を真空にする「真空断熱二重殻構造」を、また内側のタンク支持部にはヘリコプターのロー

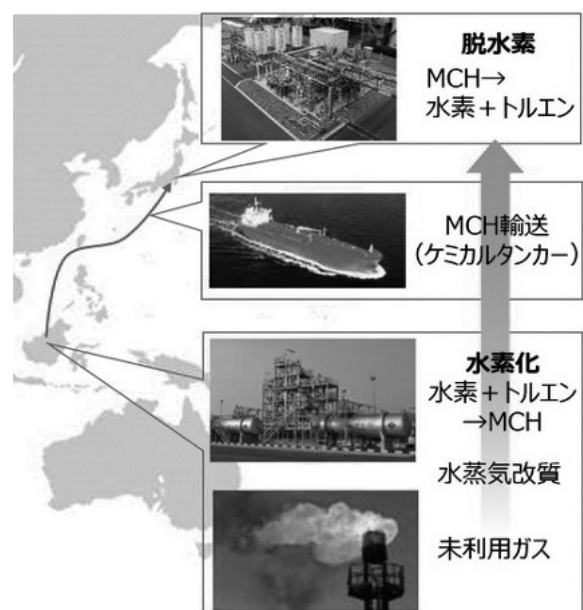
ターブレードにも使われる高い強度を持ちつつ熱伝導を抑制することが可能なガラス繊維強化プラスチックを採用しています。

2030年の商用化の段階では、全長300メートル級の大型水素運搬船2隻を就航させ、燃料電池自動車300万台分の水素を日本に供給する計画です。

(2) 有機ケミカルハイドライドサプライチェーンの開発

① プロジェクト概要

ブルネイの天然ガス液化プラントで発生するプロセスガスを利用して水素化プラントにて水素を製造し、これをMCH（メチルシクロヘキサン）に変換して日本（川崎市臨海部）に海上輸送します。これを脱水素プラントで気体の水素に戻し、ガスタービンの燃料として使用します。1年間で最大210トン（燃料電池自動車4万台分）の水素を供給予定です。



(出典：経済産業省ホームページ)

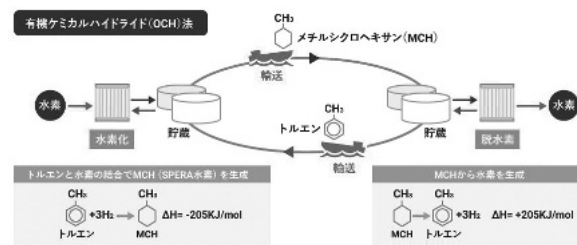
②水素の海上輸送

本プロジェクトでは、水素を他の物質と化学反応を起こさせて液体状の有機化合物にすることで貯蔵や輸送を行う「有機ケミカルハイドライド法」を採用しています。ブルネイにて、水素とトルエンを

化学反応により、常温常圧の環境で液体物質であるMCHに変換して貯蔵運搬し、日本にてトルエンと水素に分離して需要家に水素を気体として供給します。2019年12月にタンクコンテナにて輸送されたMCHが初めて日本に到着しました。

なお、水素を取り出した後のトルエンは、資源国に送り返して何度でも繰り返し利用できます。MCHの体積は元の水素の500分の1で、液体水素に比べて少しかさが張りますが、トルエンもMCHも常温で液体なので超低温に冷却する必要がなく、既存インフ

ラとして存在するケミカルタンカー、タンクコンテナや貯蔵タンクを活用できるのが最大のメリットです。



(出典：千代田化工建設株式会社ホームページ)

5. おわりに

水素エネルギー分野で日本は高い競争力をもっています。日本企業は世界に先駆けて2009年に家庭用燃料電池エネファームを、2014年に燃料電池自動車を市場に送り出しました。上述の液化水素運搬船も世界初であり、また、2020年3月に開所

した再生可能エネルギーにより水素を製造する「福島水素エネルギー研究フィールド」も世界最大級です。水素社会の実現に向けては様々な課題がありますが、日本の技術力が地球温暖化防止に寄与することが期待されます。

参考：海外の取組み

米国	2000年代初めから政府がFCVと水素エネルギーの普及に力を入れている。カリフォルニア州での取り組みが進んでおり、2019年10月現在で41カ所の水素ステーションが稼働。FCVの販売台数も2019年10月現在で7,570台。トラック、フォークリフト、バスにも燃料電池を活用する動きが加速している。
オランダ	同国のマグナム(Magnum)発電所は、発電所にある3基のガスタービンを順次水素発電に切り替えるという計画を発表。2023年までに1基の稼働を目指す。100%水素を利用する「水素専焼発電」による発電所を実際に運転する取り組みは、世界初。
ドイツ	2004年からFCVと水素ステーションの実証プロジェクトを開始。2007年からは「水素・燃料電池技術革新プログラム(NIP)」を開始。2009年にはFCVと水素ステーションの全国的な普及を目指したインフラ整備を検討する官民一体のプロジェクト「H2 Mobility」が発足。2019年11月時点で、水素ステーションの設置数は77カ所。
豪州	再エネ輸出国を目指すという政府の方針のもと、クリーンエネルギーの導入が進んでいる。そのトップに水素エネルギーを位置づけ、再エネ由来の水素の輸出も視野に入れている。2019年には「国家水素戦略」を発表。水素発電の計画では、既存のプラントを活用した水素燃焼技術の導入が検討されている。
日本(参考)	水素ステーション: 全国112箇所(2019年12月現在) FCV保有台数: 3009台(2019年3月現在)

<参考文献>

「水素エネルギー」で飛躍するビジネス 東洋経済新報社 西脇文男著

経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp/>

川崎重工業株式会社ホームページ <https://www.khi.co.jp/>

千代田化工建設株式会社ホームページ <https://www.chiyodacorp.com/jp/>

一般社団法人 次世代自動車振興センターホームページ <http://www.cev-pc.or.jp/>

台風・大規模自然災害における 貨物保険の留意点

1. はじめに

集中豪雨や台風等の気象による大規模な自然災害は、近年世界的に増加傾向にあります。数十年に一度の規模との表現がしばしば用いられていますが、数十年に一度どころか、1年のうちに複数回といった形で頻繁に発生しています。日本でも2018年に西日本豪雨や台風21号、24号の直撃により関西地方を中心とした地域に大規模な損害が発生しました。



また2019年には台風15号が関東地方を直撃し、強烈な風雨により多数の電柱が倒れ、屋根が吹き飛ばなどの被害がありました。同年の台風19号においては阿武隈川や千曲川、多摩川など大規模河川を含む多数の河川が氾濫・決壊し、広範囲にわたる洪水や浸水被害が発生いたしました。

こうした状況を踏まえて、本稿では近年発生した自然災害を踏まえた保険上の留意点をご説明いたします。台風・大規模自然災害の備えの一助となれば幸いです。

2. 自然災害における保険手配の留意点

自然災害に対する備えとしては「リスクの転嫁」としての保険手配と「リスクの軽減」としての防災対策があげられます。保険手配上の留意点として、「運送人の賠償責任」「保険期間」が挙げられます。

(1) 運送人の賠償責任について

運送人は、受託貨物を仕向地まで安全に輸送する義務を負っており、それができなかった場合には荷主に対して損害を賠償する責任があります。しかしながら、一方で、運送契約上認められた免責事項や責任限度額の規定があります。とくに大規模自然災害発生時においては、巨額な損害となるケースがありますので、荷主が貨物の損害を負担せざるを得ない場合に備えて、保険が漏れなく手配されているか、今一度確認されることをお勧めいたします。代表的な約款や国際間輸送に適用される法律

を以下に紹介いたします。

標準貨物自動車運送約款（免責条項を抜粋）

第四十四条 当店は、次の事由による貨物の滅失、損傷、延着その他の損害については、損害賠償の責任を負いません。

- 一 当該貨物の欠陥、自然の消耗、虫害又は鼠害
- 二 当該貨物の性質による発火、爆発、むれ、かび、腐敗、変色、さびその他これに類似する事由
- 三 同盟罷業、同盟怠業、社会的騒擾その他の事変又は強盗
- 四 不可抗力による火災
- 五 地震、津波、高潮、大水、暴風雨、地すべり、山崩れ等その他の天災
- 六 法令又は公権力の発動による運送の差止め、開封、没収、差押え又は第三者への引渡し
- 七 荷送人又は荷受人の故意又は過失

標準倉庫寄託約款（甲）（免責条項を抜粋）

第40条 次の損害については、当会社は、その責任を負わない。

(1) 地震、津浪、高潮、大水、暴風雨、気候の変遷、爆発、戦争、事変、暴動、強盗、労働争議、被害、虫害、貨物の性質若しくは欠かん、荷造の不完全、徴発、防疫その他抗拒又は回避することのできない災厄、事故、命令、処置又は保全行為によって直接と間接とを問わず生じた損害

(2) 第34条の規定により決定された損害で補償額を超える火災による損害及び寄託者の申出によって火災保険に付けなかった受寄物の火災による損害

(3) 寄託者又は証券所持人に対して行う引取の請求に定めた期限後において当該受寄物について生じた損害

⑦ 同盟罷業、怠業、作業所閉鎖その他の争議行為

⑧ 海上における人命若しくは財産の救助行為又はそのためにする離路若しくはその他の正当な理由に基づく離路

⑨ 運送品の特殊な性質又は隠れた欠陥

⑩ 運送品の荷造又は記号の表示の不完全

⑪ 起重機その他これに準ずる施設の隠れた欠陥

これらの標準約款は、運送人が注意義務を果たしても防げないような天災を免責としていますので、荷主が貨物の運送または保管を寄託している場合に、その運送人から十分な損害の賠償を得ることができないという可能性を認識する必要があります。

(2) 保険期間について

貨物保険において、通常の輸送過程とはみなされない保管期間、加工・梱包作業中については別途特別約款の付帯が必要になります。輸送工程全体が保険の補償範囲に含まれているか否かを確認されることをお勧めします。

過去の台風・高潮事例において輸出入の貿易を行う荷主が、国内保管・国内輸送期間を適切に補償する保険を付保していなかったため、外航貨物海上保険の補償がされなかった事例があります。保険会社として荷主が被災により困難な状況におかれた時にこそ、保険補償をスムーズに行い安心を提供する役割を発揮したいとの思いから、同様の事象を発生させないためにも、外航貨物海上保険のみならず適切な国内保険の手配の重要性も本稿で取り上げさせていただく次第です。以下に具体例を例示します。

国際海上物品運送法（免責条項を抜粋）**第4条**

2 運送人は、次の事実があったこと及び運送品に関する損害がその事実により通常生ずべきものであることを証明したときは、前項の規定にかかわらず、前条の責を免かれる。ただし、同条の注意が尽されたならばその損害を避けることができたにかかわらず、その注意が尽されなかったことの証明があったときは、この限りでない。

① 海上その他可航水域に特有の危険

② 天災

③ 戦争、暴動又は内乱

④ 海賊行為その他これに準ずる行為

⑤ 裁判上の差押、検疫上の制限その他公権力による処分

⑥ 荷送人若しくは運送品の所有者又はその使用する者の行為



事故例1. (外航貨物海上保険の) 保険期間終了後の
事故と判断された事例

海外から日本に輸入した貨物（コンテナヤード内
の上屋で受渡完了）について、倉庫内で保管中に
高潮被害に遭遇した。

上記は通常の輸送過程ではないため、コンテナ
ヤード上屋倉庫に保管の目的で搬入された時点で
外航貨物海上保険の保険期間は終了後の事故と判
断された事例です。このような事態をまねかないた
めには、搬入後の保管期間及び国内輸送について
は物流実態を確認の上、外航貨物海上保険の期間
を延長するような特別約款や、国内の輸送貨物を
対象とした国内運送保険の別途手配が必要です。

事故例2. (外航貨物海上保険の) 保険期間開始前
の事故と判断された事例

港頭倉庫で保管をしながら、輸出梱包の手配を待っ
ていたところ台風被災した。

外航貨物海上保険の場合、輸出の目的をもって、
貨物が初めて動かされたときに保険期間が開始さ

れるため、貨物保管中は国内の輸送貨物を対象と
した国内運送保険の手配が必要となります。

事故例3. (外航貨物海上保険・国内運送保険等の)
保険が手配されていない事例

FOB, CFR等の条件で売買される輸出貨物に、工場
や指定倉庫出荷後買主に貨物の危険が移転するま
での期間に高潮被害に遭遇した。

外航貨物海上保険を買主側で手配をすると売主
が認識していたため、売主は保険の手配を行って
いなかった事例もあります。売買条件によっては荷主
には国内での保管、輸送区間中にリスクが存在す
ることもあります。たとえば、上記例のFOB, CFR
条件での売買の場合、輸出外航本船船積みまでは
売主にリスクが存在しますので、売主側でも保険手
配をする必要がありました。その期間に対して保険
を手配されていたならば、損害はその保険の条件に
そって補償が検討されることになります。

3. 自然災害における防災対策の留意点

次のような点を日頃より把握し、対応方法の検討を
行うことが重要です。

(1) 物流実態を把握し、貨物の集積・滞留を回避
する

- ・ 輸出貨物の港頭上屋・倉庫への出庫調整
- ・ 輸入貨物の港頭上屋・倉庫からの引取りの迅速化
- ・ コンテナヤードでの蔵置期間の短縮化

高潮損害が想定されるケースでは、港頭地区に
貨物が集積することの回避が肝要です。

(2) ハザードマップにて、保管場所が危険地域に
該当しないかを確認する

保管場所が危険地域に該当している場合は、保

管資産の被災時の影響を見極め、保管場所の変更
を検討することも必要です。

(参考) 国土交通省ハザードマップポータルサイト
<https://disaportal.gsi.go.jp/index.html>

(3) 災害発生時の影響度を評価し、日ごろより事
故対応方法を想定する

事業継続計画において災害発生時の対応マニ
ュアルを策定されるお客さまも多くおいでかと存じま
す。事故は「万が一」ではなく、「実際に起こりえ
る」という前提のもとに、現場において事故が起き
ることを想定した具体的な対応が必要です。この
ような観点からも災害が発生した場合について、そ

の被害の規模感や影響を早期に把握できるような体制を構築しておくことも肝要です。

また実際に被災してしまった際には、保険会社への早急なご連絡をお願いいたします。なお損傷した貨物を罹災現場から動かすときや手直し作業を進める場合には、保険会社への連絡とともに、極力その詳細を倉庫会社の報告書や、写真等の記録に残していただくといった応急対応を行っていただ

ければ、円滑な保険金請求手続きにつながります。

さらに、昨今のような大規模自然災害が発生した場合、当社への電話やFAX等が集中し、電話が通じにくくなるといったことも懸念されますので、極力メール等で当社の営業担当・代理店担当や事故対応窓口の担当者へご連絡くださるようお願い申し上げます。

4.最後に

2019年の台風19号における大規模な浸水被害が発生した地域の首長へのアンケート（2020年4月時点）において、事故発生から半年以上経過した後も、60%の地域で2020年度内には復旧しない見通しであるとの回答が示されました。さまざまな災害が多発し、復旧作業自体も長期化す

ると事業継続にもさらに大きな影響を与える事態となります。災害は身近に起こるものと仮定し、さらなる防災意識の向上及び発生した際の対応を想定した日頃の取り組みがますます重要になっていくのではないかと考えられます。



Global Marine Tsushin

企業様向けゲームアプリ

リスク感知能力養成アプリ

リスクハンター2

RISK HUNTER

MISSION
倉庫に隠された12個の
注意ポイントを見つけ出せ！

ゲームで鍛える
リスク感知能力

MISSION
フォークリフト操作における
正しい行動を選べ！

Select

倉庫編

フォークリフト編

1つのアプリで 2つのステージを体験できる！

物流倉庫で働く従業員のヒヤリ・ハット防止に役立つ新感覚ゲーム！

主な画面イメージ（※使用されている画像はリスクハンター2の画像イメージです。実際のご使用時にご覧いただく画面と異なる可能性があります。）

学習ステージ	倉庫編 注意ポイントを発見	フォークリフト編 出題される問題への回答	注意ポイント解説書で 注意ポイントや出題された問題を 振り返り、事故防止策を確認
---------------	--------------------------	---------------------------------	---

アプリのご利用には、
企業ごとの利用申込みが必要です。



リスクハンター



『リスクハンター2』の利用申込み・お問い合わせは、当社代理店もしくは営業社員までご連絡ください！

GMT グローバルマリン通信 No.75

発行日 2020年7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）

海外ネットワーク

2019年7月1日現在、当社は42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2019」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
ダブリン
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
イスタンブール

【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
グワラター
シンガポール
クアラルンプール
ペタリンジャヤ
ラバアン
バンダルスリブガワン
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
ドーバー
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(バモューダ)
メキシコシティ
イラプアト
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