

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.76 2020.10

- ・ 海外保険事情 タイ
- ・ 港湾の電子化・AIターミナル化について
- ・ 物流業のテレワーク

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 タイ	01
港湾の電子化・AI ターミナル化について	05
物流業のテレワーク	09

海外保険事情 タイ

1. タイ概況

タイはインドシナ半島のほぼ中央に位置し、北西部から西部にかけてはミャンマー、東北・北部はラオス、東南部はカンボジア、南部はマレーシアと4カ国と陸の国境を接しています。赤道から北緯5～20度にかけて位置し熱帯に属しています。季節は暑期（3～5月）、雨期（6～10月）、乾期（11月～2月）の3つに分けることができ、雨期の終わりには各地で洪水の被害に見舞われることが多々あります。特に2011年に起こった大洪水では日系企業も含め、大きな被害に見舞われました。2015年は30年ぶりともいわれる干ばつが続き、バンコク近郊で取水制限がとられる等、自然災害としては「水」に悩まされる問題が多く発生しています。

国土面積は51.4万km²、日本の約1.4倍の大きさです。人口は6,891万人（2017年の国勢調査）で、首都バンコクおよびその隣接県に1,000万人以上が住んでいます。外国人も多く住んでいることから

国際色は豊かです。現在、外務省統計（在留邦人数）によると日本人数は約75,000人、首都バンコクのみでも30,000人以上が住んでおり、世界では米国、中国、オーストラリアに次ぎ4番目の人数となっています。タイは親日国としても有名であり、日本食やアニメなど日本に対する関心が高く、また仏教徒が9割以上を占めており、日本人には大変住みやすい国といえます。



（タイ・バンコクの王宮）

2. タイ政治・経済事情

タイでは発展途上国で見られる政変や軍事クーデターによる政情不安、軍による民主化運動の弾圧などがしばしば発生してきました。最近では、2014年に軍事クーデターが発生、国家平和秩序維持評議会による軍政に移行、プラユット陸軍総司令官・評議会議長が、暫定首相位を経て第37代首相に任命されました。この後、長年王位にあったラマ9世が2016年10月に崩御、2019年3月の総選挙の結果、同年6月に民生政権としてプラユット首相が引き続き首相に就任しました。

新型コロナウイルス対策では、タイは3月26日に非常事態を宣言し、夜間の外出を強制的に禁止するなど感染防止策を徹底、5月下旬には市中感染者がゼロになり第一波封じ込めに成功しました。

一方、タイは外国人観光を経済の柱としており、外国人訪問客の減少により経済は停滞、また主要産業である自動車の製造・販売も大きく落ち込み、中央銀行による2020年の経済見通しは前年比で8%程度下回るものと発表されています（原稿作成時点）。

3. タイ物流・開発の最新事情

タイは、これから大きな発展が期待されるミャンマーや、ラオス、カンボジアと国境を接しており、また、中国、ベトナムとも比較的距離が近いことから、いわゆるメコン川流域に所在する国家で形成する大メコン圏（GMS：Greater Mekong Subregion）における物流の要衝となっています。

古くは1992年に、これら近隣国間で自由に人や物が自由に往来できるように、国をまたぐ「経済回廊」という概念が初めて示され、道路整備に向けた機運が高まることとなりました。その後、各国間の合意形成、また自由貿易協定（FTA）の動きなどが相まって検討が加速、2001年には経済回廊の具体的なルートとして、南北、東西、南部の3本の経済回廊がGMSの閣僚級会談で採択されました。各経済回廊の開発にあたっては、主として道路の複線化や、国際河川における橋梁の建設など、越境交通の整備が進んでいます。特に、東西経済回廊がタイからミャンマー側につながれば、マレー半島（マレーシア、シンガポール）を迂回する海上ルートに代わる陸路となるため大幅な物流効率の向上が期待されています。

これらの「タイを経由する」国際的な経済回廊に対して、本記事ではもう一つの「タイにおける」国内の経済回廊を最新事情としてご紹介します。前述の東西経済回廊は太平洋とインド洋を陸路でつなぐ物流経路となりますが、その回廊の中でも地理的にタイはアセアンの物流の中心地としてさらに確たる地位になると予測されています。その具体的な開発の進展に伴って、東西経済回廊と近接する、タイの東部臨海地域の大規模な再開発の必要性・機運が高まってきました。東部臨海地域では従来から大規模な工業団地や港湾設備が稼働してきましたが、タイの産業競争力のさらなる向上を

実現するため、既存の産業基盤をもとに総合的な物流網を形成する「東部経済回廊（EEC：Eastern Economic Corridor）」として、開発に向けた具体的な投資・開発が進んでいます。

EECは、タイの次の20年に向けた戦略投資と位置付けられています（EECの開発の全体像は後掲図の通りです）。EECは2016年6月にタイ経済社会開発庁が提案、国会に承認された国家プロジェクトです。チャチュンサオ県、チョンブリ県、ラヨー県、の東部3県が対象地域に指定されています。この域内のGDPはタイ全体の15%を超えと言われており、特に日系の自動車産業メーカーがこの地域に立地しています。



（EECの開発の全体像
＜タイ投資委員会資料から引用（一部改編）＞）

EECのインフラ整備として多くの大規模開発が既に進行しており、特に以下の3つのプロジェクトが特筆すべきものと言えます。

- ① ドンムアン～スワンナプーム～ウタパオ3つの国際空港を結ぶ高速鉄道の開発
- ② 第3の空港であるウタパオ国際空港の新滑走路とターミナルの建設
- ③ タイ最大の国際港レムチャパン港、マプタプット港設備のさらなる増強



これらは2024年以降順次供用が開始される見通しで、物流・交通網の大幅な機能向上が現実のものとなります。

なお、このプロジェクトは、新国家戦略「タイランド4.0」と称されています。単に物流・交通網の整備のみならず、「次世代自動車」「スマート電子機器」「オートメーション・ロボット」などタイの今後の重点ターゲット産業を推進するために、この地域に経済特区を設置することを含んでおり、次世代に向けての総合的な開発という枠組みであるということが、前述の国をまたぐ経済回廊とは異なる特徴となっています。



(ウタパオ国際空港の新滑走路とターミナルの完成イメージ写真)

4. タイ損害保険事情

(1) 市場概要

①規模・保険会社数

タイ国内損害保険会社の元受保険料は2018年度6,270 億円(※)で日本市場の8%程度の規模です。一方保険会社数は60社、再保険会社2社となっており、上位10社で60%以上のシェアを占める寡占市場となっています。

(※) 2020 年1月の為替レートは1 バーツ＝3.63 円

②成長率

過去10年の間は、経済成長と共に、タイ大洪水など未曾有の出来事がありましたが、平均では年率8%を上回る拡大を続けてきました。近年では主力分野である自動車保険の成長に連動して、2019年の業界成長率は前年比で約6%の拡大と若干鈍化の傾向となっています。

③保険種目の特徴

種目別に見ると、自動車が全体の約60%を占めています。タイでは等級の引継ぎ制度が無く、保険金受け取り後、保険会社を変更して事故前の保険料で加入するというケースが多く見られます。自

動車保険は保険会社にとって収益面で非常に厳しいマーケットであるといえます。

④自然災害リスク

2011年の大洪水では損保各社計で約1.5兆円の支払いとなりました。タイでは毎年洪水、灌漑の被害が出ています。北部・南部では時々小規模の地震が発生します。

(2) 付保規制

タイ国損害保険法にて、保険の仲介業者は契約者に対する国外付保と国内無免許会社への付保の勧誘・誘導・助言を行うことが禁じられています。これは、タイ国内の物件、危険に係わる保険契約はタイ国内にて免許を有する保険会社と締結しなければならないという趣旨に基づく規定です。

(3) 募集制度

保険会社と直接、または保険ブローカー、保険代理店を通じて保険契約を締結できます。日系のお客さまはほとんどが保険会社との直契約、もしくは保険ブローカーを通じての契約になっています。

5. タイにおける当社の営業体制

タイでは、主に日本企業をお客さまとする三井住友海上タイ支店と、主にタイ企業・個人をお客さまとするMSIG Insurance (Thailand) を有していますが、今回は三井住友海上タイ支店をご紹介します。

タイにて営業する外国資本の保険会社の中でも数少ない三井住友海上本社に直結した支店営業体制を採っており（日系保険会社では当社のみ）、よりお客さまに密着したサービスをご提供しています。2014 年には支店設立50周年（進出80周年）を迎え、更に品質の高い保険サービスの提供に努めており、リスクマネジメントサービスを提供するインターリスク・タイ社とも協業し、事故防止活動への提言や支援などを実施しています。

住所：14th Floor, Sathorn City Tower, 175
South Sathorn Road, Thungmahamek,
Sathorn, Bangkok 10120, Thailand

電話番号（日本語）：+66-2679-6165

Website：http://www.ms-ins.co.th



（サトーン通りに面するタイ支店入居ビル（中央））

<参考文献>

外務省ホームページ <http://www.mofa.go.jp/>

JETRO ホームページ <http://www.jetro.go.jp/>

タイ国政府観光局 <https://www.thailandtravel.or.jp/>

バンコク日本人会商工会議所 <https://www.jcc.or.th/>

タイ投資委員会 <https://www.boi.go.th/ja/index/>

ウタパオ国際空港 <https://www.utapao.com/>

General Insurance Association 発行 2011年洪水支払保険金データ

港湾の電子化・AIターミナル化について

1. はじめに

近年、様々な経済活動をデータ化し、インターネット等を通じて集約した上で分析・活用することにより、新たな商品やサービスが生まれています。AI（Artificial Intelligence：人工知能）とビッグデータを活用することで、単なる情報の解析のみならず、機械による複雑な判断を伴う労働やサービスの提供が可能となり、労働力不足や過酷労働といった様々な社会問題の解決に資することが期待されています。

こうした動きは海運・運輸業界でも例外ではありませんが、国内港湾では依然として貿易手続き

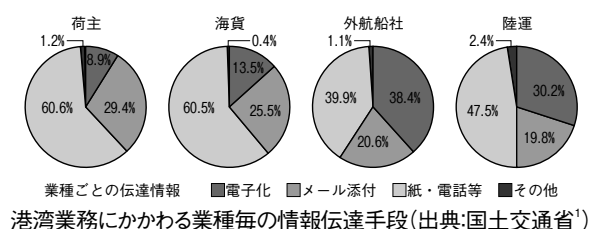
情報の伝達に紙・電話等が高い割合で用いられているのが現状です。日本政府も中国、韓国、シンガポール等と比べて、国内港湾におけるIoT技術やAI技術の導入が遅れていることを課題としており、2018年7月に公表された港湾政策の中長期的な指針を示す「PORT 2030」の8つの柱の1つには「情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化」が掲げられています。

本稿では、国内港湾の課題および「PORT 2030」で目指されている港湾の電子化、AIターミナル化の概要についてご紹介します。

2. 国内港湾の課題

(1) 貿易手続き情報の伝達が非効率

以下のグラフは港湾業務にかかわる事業者毎の情報伝達手段を示したのですが、いずれの事業者においても紙・電話等が用いられている割合が最も高いことがわかります。



港湾業務にかかわる業種毎の情報伝達手段(出典:国土交通省¹⁾)

貿易手続きに関する情報は陸運会社や税関等、様々な事業者間で情報が伝達されますが、伝達手段として紙や電話が用いられると、同じ情報でも複数回の伝達が必要となり、また、伝達スピードも電子化されている場合と比較して遅くなります。

さらに、港によっては独自で電子化を進めており、

港ごとに規格が異なり汎用性がないことも課題として挙げられます。

(2) トラックの待機時間の増大

輸入されたコンテナをトラックに移し替えるにあたり、コンテナターミナルのゲート担当者がコンテナの内容をその都度確認していること等が原因で、トラックのコンテナターミナルへの入場に時間を要しています。例えば、東京港、横浜港では平均1時間以上の待機時間が発生しています。

	東京港	横浜港
平均車両待機時間	1時間22分	1時間8分
渋滞状況の写真		

東京港、横浜港の平均車両待機時間と渋滞状況の写真
(出典：国土交通省²⁾)

2017年11月4日より、改正標準貨物自動車運送約款等が施行されたことで、運送の役務の対価としての「運賃」とは別に、待機時間に対しても「料金」としてコストが発生します。また、港で貨物が滞ってしまうと、その後のサプライチェーン全体に遅延が発生し、納期に間に合わせようとすることで、完成品のコストが上昇する可能性があります。

(3) 国内港湾の国際競争力の低下

世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキングを見ると、2000年には日本の2つの港湾が上位20位に入っていましたが（東京港：15位、横浜港：20位）、2019年のデータでは上位20位以内に日本の港湾は入っていません。

また、日本の港湾に寄港する欧米への基幹航路数³は年々減少しており、例えば1998年には東

京港と横浜港の合算で週あたり52便だったのが、2015年以降は24便となっています。欧米への基幹航路数の減少によって、日本から欧米に貨物を輸送する場合にアジアの港を経由しなければならないケースが増え、以下のようなデメリットが生じています。

①輸送時間の増加

ハブ港を経由することにより、直航便よりも時間がかかり、完成品のコスト上昇に影響。

②コストの増加

ハブ港への入港料や施設利用費、荷役費といったコストが増加。

③貨物の破損の増加

ハブ港で別の船に積み替える必要がある場合、この積み替えの際に貨物が破損。

2000年 単位/万TEU

順位	港名	国名	コンテナ取扱数
1	香港	中国	1,810
2	シンガポール	シンガポール	1,704
3	釜山(プサン)	韓国	754
4	高雄(カオシュン)	台湾	725
5	ロッテルダム	オランダ	628
6	上海	中国	561
7	ロサンゼルス	アメリカ	488
8	ロングビーチ	アメリカ	460
9	ハンブルク	ドイツ	425
10	アントワープ	ベルギー	408
11	深圳(シンチェン)	中国	399
12	ポートクラン	マレーシア	321
13	ドバイ	アラブ首長国連邦	306
14	ニューヨーク/ニュージャージー	アメリカ	305
15	東京	日本	290
16	フィリクストレー	イギリス	285
17	ブレーメン	ドイツ	271
18	ジョイアタウロ	イタリア	265
19	タンジュンプリオク	インドネシア	248
20	横浜	日本	232



2019年 単位/万TEU

順位	港名	国名	コンテナ取扱数
1	上海	中国	4,303
2	シンガポール	シンガポール	3,716
3	寧波(ニンポー)	中国	2,753
4	深圳(シンチェン)	中国	2,577
5	広州	中国	2,323
6	釜山(プサン)	韓国	2,199
7	青島(チンタオ)	中国	2,101
8	香港	中国	1,830
9	天津	中国	1,730
10	ロサンゼルス/ロングビーチ	アメリカ	1,696
11	ロッテルダム	オランダ	1,481
12	ドバイ	アラブ首長国連邦	1,411
13	ポートクラン	マレーシア	1,358
14	アントワープ	ベルギー	1,186
15	廈門(アモン)	中国	1,112
16	高雄(カオシュン)	台湾	1,042
17	大連	中国	876
18	タンジュンペレパス	マレーシア	907
19	ハンブルグ	ドイツ	928
20	レムチャバン	タイ	798

港湾別コンテナ取扱個数ランキング2000年(出典:公益社団法人 日本港湾協会)、2019年(出典:日本海事新聞⁴)



3. 港湾の電子化・AIターミナル化の概要

(1) 港湾の電子化

「PORT 2030」では、「港湾関連データ連携基盤」（以下、データ連携基盤といいます。）の構築により、全ての港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱い、利便性・生産性を最大限まで高める「Cyber Port」を実現することが目標として掲げられています。

つまり、紙や電話を使った情報の伝達を全て電子化し、各事業者がデータ連携基盤という1つのプラットフォームに貨物、車両、船舶などの情報を連携し、港湾手続きや商取引を行うことで、情報の再入力をなくするとともに、誤入力などの事務ミスも極小化し、港湾手続きを効率化することを目指しています。

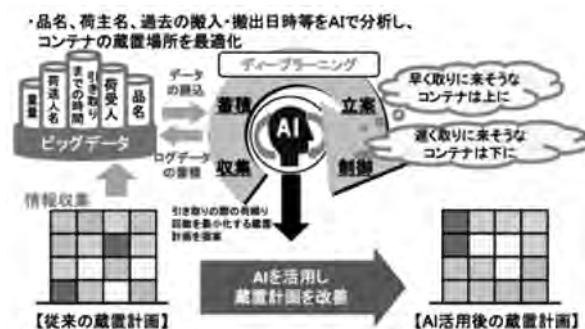
また、陸運業者が車両の情報を、荷主が貨物の情報をデータ連携基盤で共有することで、陸運業者の車両の位置情報に基づきに荷繰りを行うことが出来れば、荷役時間を短縮することも可能となります。同時に、ターミナル側ではあらかじめ貨物の受け入れ体制を整えておき、よりスピーディに処理を進めることが可能となります。

さらに、データ連携基盤上で、リアルタイムに必要な情報を伝達することができれば、貨物のステータス（位置情報や手続きの状況など）を確認することもできます。

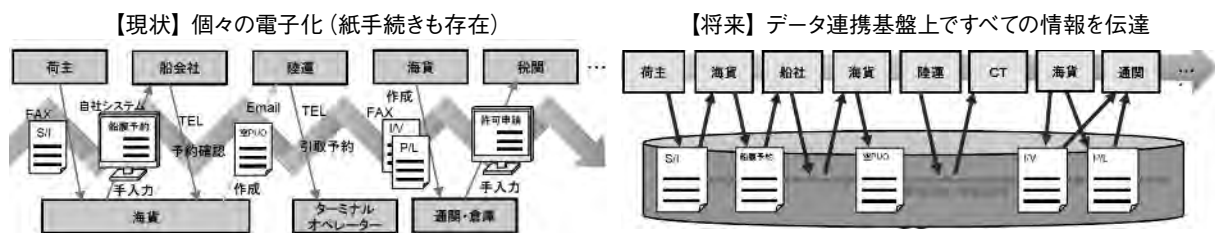
(2) 港湾のAIターミナル化

データ連携基盤に貿易にかかわるあらゆるデータを蓄積し、AI技術とともに活用すれば港湾のAIターミナル化が可能となります。ガントリークレーンや港湾内輸送車両の自動化、遠隔操作に加えて、データ連携基盤のデータをAIで解析することで、例えば、どのコンテナをどういった順番でどこに配置すれば良いか、といったコンテナ蔵置計画の最適化も可能になります。また、過去のコンテナダメージの画像を分析することで、現在は目視で行っているダメージチェックの自動化も実現可能です。

AIを使ってターミナル運営を効率化するという事例は、現状ではまだ世界のどこにも存在しておらず、実現すれば日本が世界初となり、世界で最も効率的な港湾運営が可能となることが見込まれています。



AIターミナルのイメージ (出典：国土交通省)



貿易手続き情報のやりとりのイメージ図 (出典：国土交通省)

「PORT 2030」の枠組みによる電子化およびAIターミナル化による事業者のメリットは下表のとおりです。

事業者	メリット
船会社	- 各港共通のシステムで情報処理・共有が可能 - データの複数入力、訂正などの事務ロードの減少 - データ連携基盤での情報共有および港湾のAIターミナル化によるリードタイムの短縮 - データ連携基盤での情報共有による問い合わせの減少
荷主	- データの複数入力、訂正などの事務ロードの減少 - データ連携基盤にアクセスすることで、貨物のステータスを自ら確認可能 - データ連携基盤での情報共有および港湾のAIターミナル化によるリードタイムの短縮
海運貨物取扱い業者 (フォワーダー)・通関業者	- 日本の各港で共通のシステムによる情報処理・共有が可能 - データの複数入力、訂正などの事務ロードの減少 - データ連携基盤での情報共有による問い合わせの減少
ターミナルオペレーター	ビックデータやAI技術を活用したターミナルオペレーションの最適化・効率化
陸運	- データ連携基盤での情報共有による、待ち時間の減少 - データ連携基盤にアクセスすることで、貨物のステータスや貨物の種類等の情報を自ら確認可能

超大型コンテナ船の寄港可否など、他にも国際競争力向上に不可欠な要素はあるものの、港湾の電子化およびAIターミナル化を通じて国内港湾の生産性が世界最高水準となれば、国際競争力の向

上にも繋がります。国際競争力の向上によって、欧米への基幹航路数が増えれば、積み替えが減ることによる輸送時間の短縮等をはじめとした、輸送品質の向上にも繋がります。

4. 最後に

現時点では貿易金融は港湾の電子化の対象に含まれていませんが、保険会社や銀行もデータ連携基盤にアクセスできれば、貿易業務全体の更なる効率化に繋がる可能性があります。

港湾の電子化に向けた「港湾関連データ連携基盤」は、2020年中の構築および2021年度からのシステム稼働を経て2023年度以降の運用体制の

確立を、AIターミナル化は2023年度中にトレーラーのゲート前待機の解消を目指しています。いずれも貿易に関わる全ての事業者にとって業務効率化・コスト削減のメリットがあります。当社としても、引き続きこれらのプロジェクトに積極的に参画し、更に高水準なサービスを提供できるよう取り組んでまいります。

<参考文献一覧>

国土交通省 ホームページ <http://www.mlit.go.jp>

一般社団法人東京都トラック協会 ホームページ <https://www.totokyo.or.jp/>

神奈川県トラック協会 ホームページ <https://www.kta.or.jp/pub/index.html>

公益社団法人 日本港湾協会 <https://www.phaj.or.jp/>

¹港湾の電子化(サイバーポート)推進委員会第3回(2019年11月25日開催)資料から引用

²平均車両待機時間は、東京都トラック協会海上コンテナ部会の調査結果(平成30年12月)および神奈川県トラック協会海上コンテナ部会の調査結果(平成29年12月)を基に国土交通省港湾局が算出

³貨物を積み替えることなく直接結ぶ航路のこと。

⁴アルファライナーの調査をもとに日本海事新聞まとめ

物流業のテレワーク ～新型コロナ流行を契機とした 変化と今後の展望～

1. はじめに

2020年初頭に始まった新型コロナ流行により、いわゆる「三密」を避ける必要から、リモートワークやシフト勤務など我々の経済活動は大きな変革を強いられています。労働集約型産業である物流業界も例外ではありません。これまで、物流業においては、テレワーク導入が困難とされている「現場作業」が事業の中核をな

すこともあり、他の産業と比較してテレワークの導入に遅れが見られていました。しかし、そこに新型コロナが流行し、物流業でも事務職を中心に否応なしにテレワークが広がりました。本稿では新型コロナ流行を契機とした物流業の変化と今後の展望についてご紹介します。

2. テレワークとは

テレワークとは、Tele（離れたところで）とWork（働く）を合わせた造語であり、情報通信技術を活用した、場所や時間を有効に活用できる柔軟な働き方を言います。テレワークは、①在宅勤務、

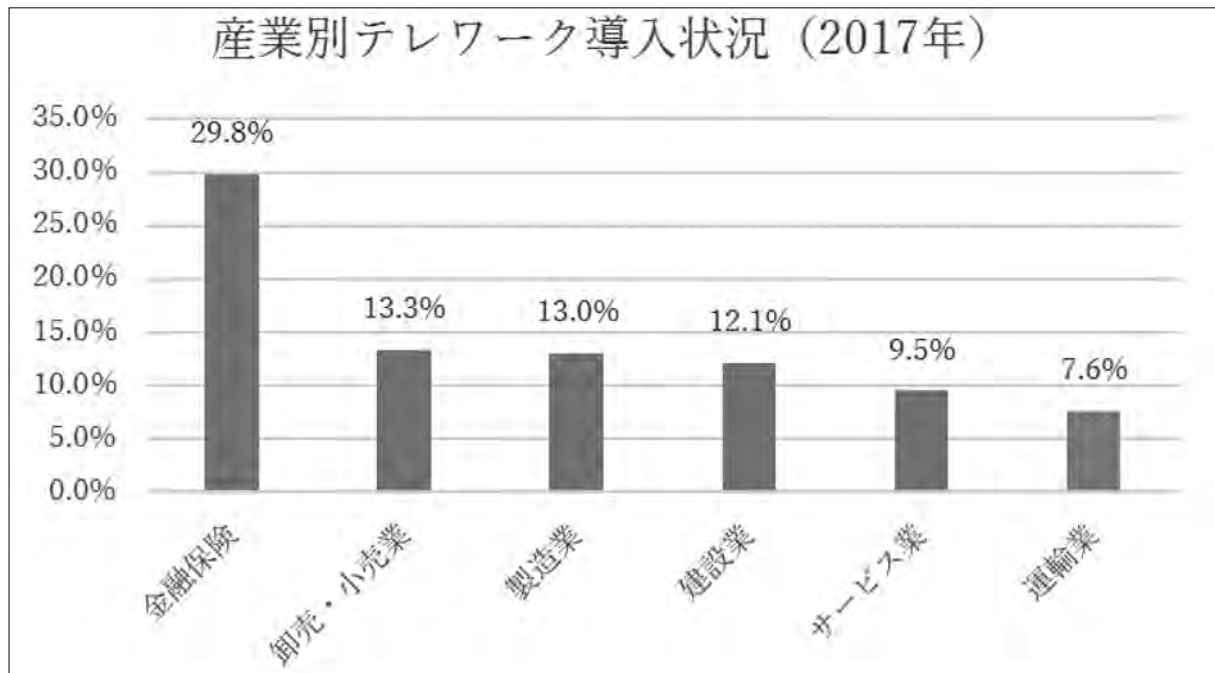
②モバイル勤務（モバイルワーク）、③サテライトオフィス勤務の3つの形態に分類され、それぞれの特徴は以下の通りです。

テレワークの種類	特徴
①在宅勤務	通勤を要しないことから、事業場での勤務の場合に通勤に要した時間を有効に活用でき、仕事と家庭生活との両立に資する働き方である。感染症の流行時には人と人との接触を最小限に抑える効果もある。
②モバイル勤務（モバイルワーク）	労働者が自由に働く場所を選択できる、外勤における移動時間を利用できるなど、働く場所を柔軟に運用することで、業務の効率化に資する。
③サテライトオフィス勤務	自宅の近くや通勤途中の場所などに設けられたサテライトオフィスでの勤務は、通勤時間を短縮しつつ、在宅勤務やモバイル勤務以上に作業環境の整った場所で就労可能な働き方である。

3. 新型コロナ流行以前のテレワーク導入状況

テレワークに関し、日本政府は2017年5月に閣議決定された世界最先端IT国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画の中で、2020年までにテレワーク導入企業数を2012年度比で3倍の34.5%まで高める目標を掲げています。総務省が実施した通信利用動向調査によると、2017年時点でのテレワーク導入済みの企業と導入予定の企業を合

わせた割合は18.2%（導入済み13.9%、導入予定は4.3%）となっていました。産業別では、下記の図が示すとおり、金融・保険業が最も高く29.8%、次いで卸売・小売業（13.3%）、製造業（13.0%）となっており、運輸業は7.6%と最も低く、他の産業に比べて対応に遅れが見られました。



（出典：総務省「平成29年度通信利用動向調査」より作成）

4. 新型コロナ流行下での対応

新型コロナウイルスの流行により状況は一変します。あらゆる産業が例外なく、半ば強制的に在宅勤務が求められることとなり、物流業においても事務職や営業職の従業員を中心に働き方の変容が進みました。

日本ロジスティクスシステム協会が2020年3月に会員である荷主企業と物流企業を対象に緊急アンケート調査（新型コロナウイルスの感染拡大に

よる物流への影響について）を実施しました。その結果によると、荷主企業では68.6%、物流企業では32.3%が「テレワーク・在宅勤務の実施・励行」を行っていると回答しており、物流企業でもコロナ禍でテレワークの導入が進んだことが窺えます。

物流企業が実施したテレワークや感染防止取組の事例をいくつかご紹介します。

職種	テレワーク・感染防止取組
事務職・本社管理部門	従来はテレワーク対象者は限定的であったが、新型コロナウイルスの感染防止策として、在宅勤務を本社従業員を対象に開始し、最終的には約7~8割の従業員が在宅勤務を実施した。
管理部門・営業職	可能な限り在宅勤務とし、社内システムの利用などが必要な業務の場合は交代勤務等に対応した。
事務職	IT機器の配備など在宅勤務ができる環境が整った職場で在宅勤務を原則としたことで実施率は大幅に高まった。
現場職（現場業務）	配送業務を担う現場職は通常勤務としているが、車両・設備・器具の洗浄と消毒、小グループでの朝礼や点呼、従業員間の適切な距離の確保、非対面での配達等といった幅広い対策を実施した。
現場職（通勤）	現場を止めることができないため、ほぼ通常勤務となっているが、自家用車通勤への切り替えや時差出勤を推奨している。

（出典：月間ロジスティクスビジネス2020年7月号「事務職から現場職へテレワークが広がる」より作成）



5. 浮き彫りになった課題

(1) 物流現場のテレワーク導入

前述の通り、コロナを契機に物流業におけるテレワークの導入が事務職、営業職、管理部門を中心に進みました。コロナ禍をきっかけに事業継続計画（BCP）の観点からテレワークの重要性があらためて認識されており、今後もこれらの職務ではテレワークの導入と環境整備が進むものと思われます。

一方、食料品や生活用品等の必需品の輸送という社会インフラの重要な役割を担う物流業においては、物流現場を止める訳にはいかず、またテレワークで対応可能な現場業務が限定的であることから、パンデミック発生時でも物流現場は通常通りの業務とならざるを得ない現実が改めて浮き彫りになりました。

しかし、新型コロナウイルス流行の第二波など、今後も緊急事態宣言下で事業の継続を求められる局面が発生する可能性があることを踏まえると、物流現場でもテレワーク促進を進めていく必要があります。そのためには「物流現場でテレワークを導入できない」という固定概念を捨てて、テレワークで対応可能な業務を洗い出し、できるところからテレワークを導入していくことが重要と考えます。

コロナ禍の中、物流現場で実際にとられた感染拡大防止対策の一つに出勤人数の抑制があります。これは、テレワークが可能な業務内容は在宅勤務で対応し、現場に出勤する人数を最小限に抑え、ローテーション勤務を組むことにより従業員の感染リスクを低減する取組です。平時からテレワークを導入しておくことにより、パンデミック発生時の緊急勤務体制によりスムーズに移行できることに繋がります。また、テレワークによって多様な働き方が可能となり、従業員のワークライフバランスの向上に寄与する効果も期待できます。

ご参考までに物流現場のテレワーク例を以下に挙げます。

- ・数時間から一日単位で、自宅で事務作業を行う（在宅勤務）
- ・自宅に近い営業所などを活用（サテライトオフィス勤務）
- ・現場への直行直帰（モバイルワーク）
- ・タブレットやスマートフォン、ITツールを活用し、現場の様子を事業所にいる管理職や同僚に報告・相談（モバイルワーク）

出典）日通総研ブログ「物流現場職で考えられるテレワークとは？」

(2) 書類の電子化・手続きのオンライン化

これは物流現場に限った話ではありませんが、事務所や事業所に出社しなくても効率よく働ける環境を整備することが重要です。それには書類のデータ化やブッキング手続き等のデジタル化が不可欠です。書類を電子キャビネットで閲覧できる、様々な手続きをオンラインで対応できるようになれば、テレワークで対応可能な業務領域が格段に広がります。

(3) 物流の自動化

欧米では「自動ローケーション（自動ラック）」、「自動フォークリフト」、「自動ピッキング機器」、「自動搬送（ソーター）・仕分機器」などのハードウェアを活用した物流の自動化が進んでいます。日本でも自動化が進展しつつありますが、一般的に欧米に比べると遅れていると言われています。物流の自動化は、新型コロナ流行以前は作業効率の向上や人手不足対策に主眼がおかれていました。今後は、パンデミック下で事業継続を支えるハードウェアとしても注目を集めることが考えられます。

6.最後に

従来、テレワークは多様な働き方を可能にする「働き方改革」の主要取組として捉えられていました。しかし新型コロナの流行をきっかけに、事業継続の観点からもテレワークの重要性が注目を集めています。新型コロナ流行の第二波、自然災害等、今後も社会全体が一定の制限を受ける状態が続く中で企

業も事業を継続していく必要があります。あらゆる産業がテレワークで円滑に業務を遂行できるよう、オペレーションの変革が求められていますが、従業員のワークライフバランスの向上、優秀な人材の確保、人材不足対策としての効果が考えられ、物流業界の活性化にも繋がることが期待されます。

<参考文献>

一般社団法人 日本物流団体連合会 「物流業におけるテレワークモデルプラン」
月間ロジスティクスビジネス2020年7月号「事務職から現場職へテレワークが広がる」
日通総研ブログ「物流現場職で考えられるテレワークとは？」
<https://blog.nittsu-soken.co.jp/logistics/logistics-2005-01>



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.76

発行日 2020年10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
プラティスラバ
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
グワラハト
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(バミューダ)
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