グローバルマリン通信

GMT

Global Marine Tsushin

No.77 2021.1

・海外保険事情　韓国

・内航船員の健康管理に関する現状と課題

・「日欧EPA」「日英EPA」の概要と欧州の物流面での留意点

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上

Contents

海外保険事情　韓国……01
内航船員の健康管理に関する現状と課題……05
「日欧 EPA」「日英 EPA」の概要と欧州の物流面での留意点 ……09

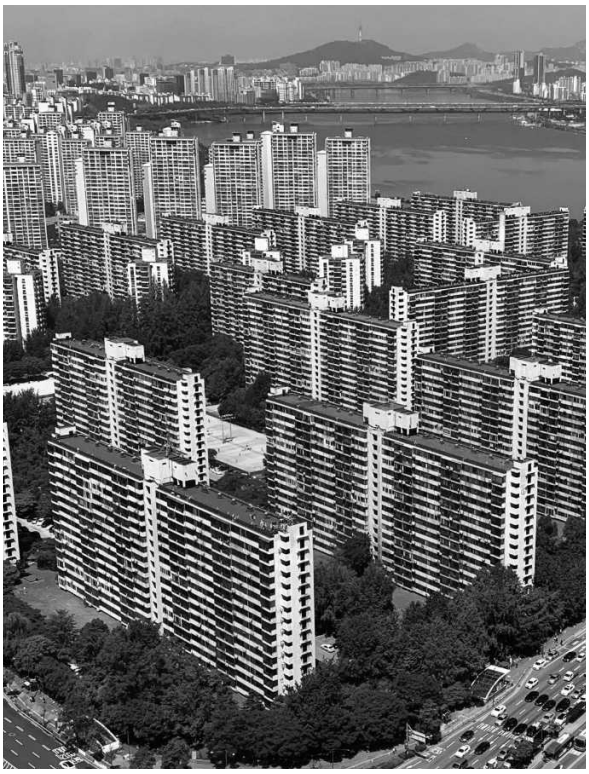
海外保険事情　韓国

1. 韓国の概況

韓国は、国土100,401平方キロメートル（日本のおよそ四分の一）に人口5,185万人（2019年）を抱えますが、そのおよそ半分はソウルとその近郊から構成される首都圏に集中しています。韓国メディアによると、現政権（文大統領）が発足した2017年から2020年までにソウルのマンション価格が約5割上昇するなど、住宅供給不足と不動産投資熱の高まりによって住宅価格が高騰しています。政府は繰り返し対策を講じていますが、いまだ事態の鎮静化には至っていません。

韓国経済は貿易への依存度が高く、とりわけ中国向けが輸出の約25％（2019年）を占めることから中国経済の影響を受けやすい構図にあります。米中貿易摩擦の行方は韓国経済にとっても大きな関心事となっています。

韓国の2019年名目GDP総額は1兆6,463億米ドル、実質GDP成長率は2.0%でしたが、2020年のGDP成長率見通しは、新型コロナウイルスなどの影響により▲1.3%となることを韓国銀行（中央銀行）は8月27日に発表した経済展望報告書において見込んでいます。



ソウル市内のマンション群

2. 韓国の物流事情

韓国は国土が狭いことから国内物流は貨物自動車による輸送が大層を占めており、鉄道、海運、航空の割合は小さくなっています。また、三方を海に囲まれ、残りの一方は国土を接している北朝鮮との関係からアジア大陸へつながる陸路や鉄道が断絶していることにより、国際物流は海運と航空が支えています。韓国政府が東アジア区域内貿易のハブを目指しインフラ整備を行ってきた結果、釜山港はコンテナ取扱量世界第6位の港湾として、仁川国際空港は貨物取扱量世界第5位の空港として大きな成長を遂げています（いずれも2019年実績）。

韓国における国際物流の大部分を海運が担い、韓国港湾のコンテナ取扱量のおよそ75%を釜山港が占めています。以下では韓国最大の港湾である釜山港について説明します。

(1) 釜山港の概要

釜山港（北港）

釜山港は1876年に開港し140年を超える歴史を有しています。2019年のコンテナ取扱量は21,992千TEU[注1]で世界第6位に位置し、そのうちの半分以上を占めている積替え貨物の取扱量に関しては、シンガポール港に次いで世界第2位となっています。釜山港のコンテナ取扱量の推移は表1のとおりです。

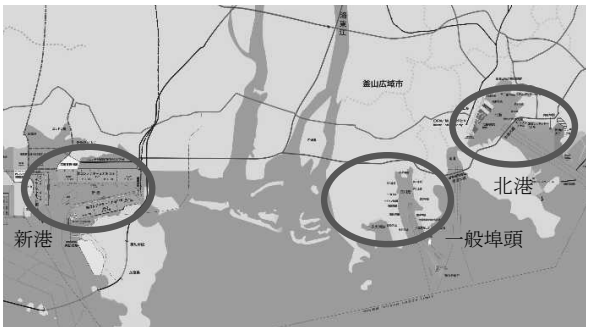
（注1）twenty-foot equivalent unitの略で20フィートコンテナ換算

（単位:TEU）

	2015	2016	2017	2018	2019
輸入	4,713,229	4,801,127	5,042,321	5,116,859	5,191,570
輸出	4,650,167	4,819,339	5,143,952	5,116,409	5,162,535
積替	10,105,318	9,835,826	10,225,417	11,429,305	11,637,896
沿岸	10	-	81,785	-	-
合計	19,468,725	19,456,291	20,493,475	21,662,572	21,992,000

表1:釜山港コンテナ取扱量推移(出典:釜山港湾公社ホームページ)

釜山港の物流港湾施設は北港、新港、一般埠頭から構成されています。北港には1978年に韓国初のコンテナ埠頭としてオープンした子城台埠頭をはじめ、牛岩埠頭、神仙台埠頭、甗蛮埠頭、新甗蛮埠頭などがあります。新港は2006年から順次稼働し、現在までに北側コンテナターミナルに第1～第3埠頭、南側コンテナターミナルに第4、第5埠頭、両コンテナターミナルの中間地点に多目的埠頭が完成し運営を行っています。新港は17m以上の水深を確保することで1万9千TEU級の超大型船舶の接岸が可能となっています。また、新港には北コンテナターミナル背後団地、熊洞背後団地などの大規模な物流団地が建設され、賃貸料減免や税制優遇措置が受けられる自由貿易地域に指定することで外国企業を誘致しています。一般埠頭には甘川港や多大浦港などがありますが、甘川港は多目的港湾から水産物の中心地に変化し、かつて修理船舶と旅客船が接岸していた多大浦港は、今後環境にやさしい埠頭として再開発される予定です。



釜山港（出典：釜山港湾公社ホームページ）

(2) 釜山港における今後の計画

新港は現在23バースを運営していますが、今後、南側コンテナターミナルでの増設、西側コンテナターミナルでの新設などにより段階的に45バースへ増やしていくことを計画しています。また、背後物流団地についても更なる造成が予定されています。一方、北港においては、第1～第4埠頭一帯で国際海洋観光の拠点として生まれ変わるための再開発が進められています。

釜山港はIT大国韓国の先端情報技術を基盤とした「スマートポートシステム」[注2]を構築していますが、今後もデジタル化やエコ政策を先進的に進め、ポストコロナの時代に向けた新たな土台づくりを目指す計画です。

（注2）スマートコンピューティング技術（ビッグデータ、IoT、ブロックチェーン）が採用された電子タグをコンテナや車両、ターミナルの装備に装着し、ネットワークを通じて貨物の移動と処理状況をリアルタイムで管理する先端港湾システム。

3. 韓国の保険事情

(1) 損害保険市場の概要

韓国の損害保険市場規模は、95.6兆ウォン(注3)(2019年)であり、これは世界で7番目、アジアでは中国、日本に次いで3番目に大きなマーケットです。損害保険会社は、2020年9月末現在31社存在していますが、その内訳は表2のとおりです。

(注3) 2020年10月2日現在のT.T.S.は1ウォン=0.0929円、約8.88兆円

	国内	外資	合計
元受	13	8	21
再保険	1	9	10
合計	14	17	31

表2：韓国損害保険会社数内訳（2020年9月末現在）

2019年の市場全体の収支を見てみますと、元受保険料全体に占める割合の高い長期保険(注4)(55.6%)と自動車保険(18.4%)の損害率が各々82.7%、92.8%と高いことから全種目合計の損害率は83.5%に達しています(貨物・船舶保険の損害率は71.6%)。これに事業費率22.9%を合算すると100%を超過します。保険引受利益の赤字を資産運用収益で補い利益を確保しており、この構造は2003年以後続いています。

(注4) 日本の損害保険市場における積立保険を含みます。

(2) 損害保険市場の動向

2020年上半期(1～6月)は、元受保険料が前年同期比6.5%増収しました。とりわけ、自動車保険は保険料の引き上げが実施されたことや自動車登録台数の増加などにより前年同期比11.5%の伸びとなりました。当期利益についても前年同期比15.5%の増益となっています。新型コロナウィルス拡大に伴う自動車運行と事故の減少により自動車保険の損害率は前年同期比3.2ポイント改善しました。また、債券など金融資産の売却益が当期利益の押し上げに寄与しています。

一方、下半期には7月～8月にかけて発生した豪雨による浸水被害などで損害率悪化が予想され、また、金利低下による利息収入の減少などが見込まれています。

新型コロナウィルスによる景気低迷、低金利の継続など、損害保険会社は引き続き厳しい事業環境にあることから、損害率管理、事業費削減、資産運用におけるリスク管理などの更なる強化が求められます。また、大手ICT企業のデジタルプラットフォームを販売チャネルに活用したり、傘下にデジタル保険会社を設立するなど一部の損害保険会社の新たな動きにより、各社のデジタルトランスフォーメーション(DX)への取組はより活発になるものと予想します。

4. 三井住友海上の営業体制

当社は韓国へ進出されるお客さまへ最適な保険商品およびサービスをご提供できるよう2002年10月に日系損害保険会社として初めて韓国での元受営業認可を取得、韓国支店を開設し損害保険の引受を直接行う体制を構築しました。現在も韓国における唯一の日系元受損害保険会社として、お客さまへ安心と安全をお届けしています。

＜取扱保険種目＞

火災保険、動産総合保険、財産総合保険(パッケージ保険)、第三者賠償責任保険、使用者賠償責任保険、生産物賠償責任保険、盗難保険、機械保険、建設工事保険、組立保険、運送保険、貨物保険などの各種損害保険

＜所在地＞

Mitsui Sumitomo Insurance Co., Ltd. Korea Branch

18F, Mirae Asset CENTER1 West Tower, 26, Eulji-ro 5-gil, Jung-gu, Seoul, 04539, Korea

TEL：82-(0)2-3702-5800（代表番号）

FAX：82-(0)2-3702-5900

Website：https://www.ms-ins.co.kr

三井住友海上韓国支店の入居ビル

＜参考文献＞

釜山港湾公社ホームページ　https://www.busanpa.com

金融監督院2020年8月25日プレスリリース

韓国保険研究院ホームページ　http://www.kiri.or.kr

日本貿易振興機構ホームページ　https://www.jetro.go.jp

内航船員の健康管理に関する現状と課題

1.はじめに

従業員の健康管理は企業にとって重要な課題です。海運業では、少子高齢化による生産年齢人口の減少、陸上産業との人材確保競争の激化等の厳しい状況を受け、将来にわたる人材確保が課題となっています。意欲ある人材が船員として健康的に長く働き続けるためには、より一層、船員の健康管理を徹底していく必要があります。

近年、労働者の健康管理についてさまざまな対策が講じられていますが、船員に関しては、海上勤務という孤立した環境で長期間にわたり仕事と生活を送る勤務体系の特殊性を踏まえた対策が求められている状況にあります。

海上輸送を持続的に確保していけるよう、国土交通省は2019年9月に公労使間からなる「船員の健康確保に関する検討会」を立ち上げました。本稿では、同検討会で取りまとめられた内航船員の健康管理に関する現状と課題をご紹介します。健康管理対策をお考えの事業者様に、少しでも有益な情報となれば幸いです。

2.船員の健康確保の実態

(1) 船員の労働状況の実態

国土交通省が2017年に実施した「後継者確保に向けた内航船の乗組みのあり方等に関する検討会」で公表された内航船員の労働時間に関する実態調査によると、内航船員の月の総実労働時間は238.06時間であり、以下表のとおり、船員以外の労働者に比べて長い傾向にあることがわかりました。これは船員特有の連続労働によるものと考えられますが、船員以外の労働者と比較すると、所定内・外の労働時間が共に長いことがわかります。

	総実労働時間			労働日
		所定内	所定外	
内航船員(287人)	238.06時間	209.85時間	28.21時間	29.86日
一般労働者 計	170.9時間	156.0時間	14.9時間	20.4日
建設業	180.3時間	164.9時間	15.4時間	21.8日
運輸業, 郵便業	187.6時間	159.7時間	27.9時間	20.9日

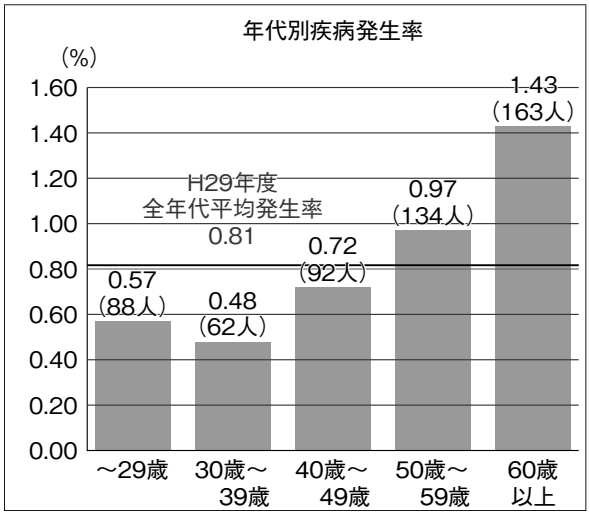
(出典：国土交通省ホームページ)

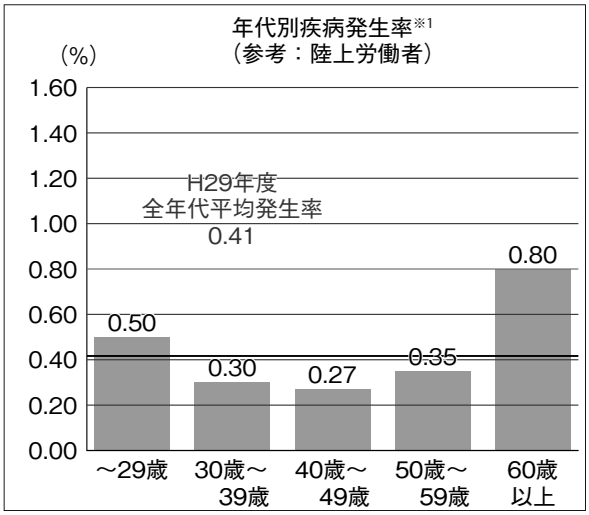
(2) 船員の健康の実態

国土交通省が2019年2月に策定した「平成31年度船員災害防止実施計画」によると、2017年度の船員の平均疾病発生率は0.81%と、船員以外の労働者の平均疾病発生率の0.41%に対して、発生頻度が約2倍となっています。

疾病発生率に関する調査は、以下図のとおり5つの年代区分に対して実施され、どの年代においても船員の疾病発生率は船員以外の労働者を上回っていました。

【データで見る船員の健康 a.疾病発生率】
（船員と陸上労働者の年代別疾病発生率）





（出典：国土交通省ホームページ）

(3) 船員のメンタルヘルスの実態

一般財団法人海技振興センターが2019年に公表した船員のメンタルヘルスに関する調査結果報告では、船員の高ストレス者の割合は15.5%と、業種別で最も割合が高い「製造業」の16.7%に次ぐ高い水準でした。

	高ストレス者数	受検者数	高ストレス者の割合
船員	336	2167	15.5%

（参考１：陸上における高ストレス者の割合）

業種	高ストレス者数	受検者数	高ストレス者の割合
農業、林業	821	5,563	14.8%
漁業	48	525	9.1%
鉱業、採石業、砂利採取業	92	837	11.0%
建設業	4,202	37,104	11.3%
製造業	89,195	534,565	16.7%
電気・ガス・熱供給・水道業	1,104	10,701	10.3%
情報通信業	3,197	22,909	14.0%
運輸業、郵便業	15,078	116,302	13.0%
卸業、小売業	20,549	150,936	13.6%
金融業、保険業	4,886	46,531	10.5%
不動産業、物品賃貸業	535	5,330	10.0%
学術研究、専門・技術サービス業	1,205	10,226	11.8%
宿泊業、飲食業	3,645	27,405	13.3%
平均			13.6%

（出典：一般財団法人海技振興センターホームページ）

また、同報告では内航船員の高ストレスの要因として「運航スケジュールがハードであること」（64.2%）と「危険と隣り合わせの仕事であること」（63.1%）など、仕事の内容に関するものが上位となっています。

3.国土交通省の船員健康管理に関する取組

国土交通省は、前述の実態を踏まえて、2019年9月に船員以外の労働者の健康管理や産業医学の専門家、海事関係の労働者団体・事業者団体等からなる「船員の健康確保に関する検討会」を立ち上げました。同検討会では、船員の健康確保の対策に関する制度設計について協議を重ねています。ここでは、同検

討会で協議された議題の中から、船員における「過重労働対策」、「産業医制度の導入」、「メンタルヘルス対策」について内容を抜粋しご紹介します。

(1) 過重労働対策

2008年以降、船員以外の労働者においては、長時間労働者に対する健康状態の把握、本人に対する指導及び健康診断等の結果を踏まえた措置が事業者に義務付けられています。一方、船員においては上記対策が講じられていないのが現状であり、検討会では、船員の長時間労働の実態に鑑み、船員以外の労働者への健康管理の取組に倣った対策を検討しています。

(2) 産業医制度の導入

現行では、船員に関して産業医の制度は設けられていません。また、一定規模以上の船員を常時雇用する船舶所有者に対して、船内安全衛生委員会の設置を義務付けていますが、医学的知見を持つ者が健康管理をサポートする体制は確立していません。検討会は、船員の健康管理を徹底すべく、雇用船員数が50人以上の規模の船舶所有者に対して、船員向け産業医の選任の義務付けを検討しています。

(3) メンタルヘルス対策

現在では、労働安全衛生法に基づき50人以上常時雇用する事業者に対して、1年に1回定期的に医師や保健師等による心理的な負担の程度を把握するためのストレスチェックが義務付けられています。検討会は、船員のメンタルヘルス不調の未然防止を図るために、船員法に従う船舶所有者に対してもストレスチェック制度の義務付けを検討しています。

4.職場改善に向けた企業の自主的な取組

少子高齢化・労働者人口の減少が進む中、企業では従業員の健康確保に向け自主的な取組を積極的に推進しています。従業員へ健康投資することは、従業員のモチベーション向上や生産性の向上などの組織活性化をもたらし、最終的に事業目的の達成や業績向上につながるという考え方が浸透してきています。

厚生労働省が作成した「労働者の心の健康の維持増進のための指針」では、企業による職場のメンタルヘルスケアについて、以下が推奨されています。

推奨されている職場のメンタルヘルスケア	
衛生委員会等での調査審議	職場環境等の把握と改善
事業場内体制の整備	メンタルヘルス不調の早期発見と適切な対応
メンタルヘルスに関する教育研修の実施	職場復帰支援　など

（出典：厚生労働省「労働者の心の健康の保持推進のための指針」より抜粋）

この中の「事業場内体制の整備」と「職場環境の把握と改善」に関しては、2020年に国土交通省により「船員災害防止実施計画」が作成され、海運業で取り組むべき改善策について、以下の具体例が挙げられています。

船内環境の整備・充実（事業場内体制の整備）
「船員の死傷災害・疾病予防を図ることのみならず、安定的に若年船員を確保・育成していくためには、船内における快適な居住環境・作業環境を整備・改善していく必要があることから、船内の作業設備、機械器具、用具等の整理整頓や換気、温度、照明にも注意を払う等作業環境の整備に努め、居住区域内を常に清潔に保つことや、船内供食の充実を図る等生活環境の改善を推進することにより、若年船員のみならず女性船員が定着しやすく、働きやすい魅力ある職場づくりに取り組む。」

労働時間、労働負荷の軽減（職場環境の把握と改善）
「疲労及びストレスの蓄積等がヒューマンエラーによる海難事故、死傷災害や脳・心臓等の疾病の発生要因となる場合もあることから、海難事故、死傷災害・疾病の発生を予防するため、船員労働安全衛生月間における安全衛生講習会、訪船指導等を活用し過労防止に対する意識を高めるほか、船舶所有者にあっては、労働時間の適正管理に取り組む。これにより、労働時間規制を遵守し、休息時間を適正に確保するとともに、労働時間、労働負荷の軽減を推進する。」

（出典:厚生労働省ホームページ）

厚生労働省、国土交通省からさまざまなメンタルヘルス対策が公表されていますが、企業ごとに職場環境や実態が大きく異なるため、それらの対策が全ての事業者に当てはまるとは限りません。

当社グループのMS & ADインターリスク総研は、国内最大手のリスクコンサルティング会社として、企業が抱える従業員の健康管理等のさまざまな課題について支援しています。現在、インターリスク総研では、従業員の健康管理を経営課題と捉え戦略的に取り組む経営手法について、情報提供から経営層との健康経営ビジョン策定等の体制整備まで、幅広く企業の課題支援を行っています。健康経営に関する社内勉強会や研修についてお考えの企業には、各種セミナーもご用意しておりますのでご活用ください。サービスの詳細については、当社の営業担当へご照会くださいますようお願い申し上げます。

5. おわりに

四方を海に囲まれている日本にとって、海上輸送は経済の維持・発展及び国民生活に重要な役割を果たしています。また、第一線で海上輸送を支える船員は、日々高度な技術でこの役割を支える重要な存在です。

我が国は、少子高齢化による生産年齢人口の減少によりさまざまな業種で年々担い手の確保が困難になっています。上述のとおり、海運業は船員の健康管理に関する課題を抱える中、最近では新型コロナウイルス感染対策も求められており、船員はこれまで以上に精神的ストレスや不安を抱えながら仕事に従事しています。日本の経済・物流を支えている船員を長期にわたりサポートすべく、海運業が抱える健康管理の課題に官民挙げて、早急に取り組む必要があります。

＜参考文献＞

国土交通省ホームページ　https://www.mlit.go.jp/
厚生労働省ホームページ　https://www.mhlw.go.jp/
一般財団法人海技振興センターホームページ　https://mhrij.org/

「日欧EPA」「日英EPA」の概要と欧州の物流面での留意点

1. はじめに

2020年1月31日、英国の欧州連合（EU）離脱（通称Brexit）が正式決定されました。その一方で、英国はEU以外の諸外国と新たな貿易協定を結ぶことを志向しており、2020年9月、日本・英国間の包括的経済連携協定「日英EPA」が大筋合意に至り、2021年1月1日に発効の見込みです。本稿では、2019年2月に発効済の日本・EU間の包括的経済連携協定「日欧EPA」と「日英EPA」の概要、ならびに欧州の物流面での留意点につきご紹介します。

2.「日欧EPA」「日英EPA」の概要

(1) 日欧 EPA

①経緯

2013年に日本とEUは経済連携協定（EPA）についての交渉を開始、EU側が乳製品において大幅な市場開放を求めるなど強硬姿勢を崩さず、協議が難航しましたが、2019年2月に発効しました。世界でも有数の経済規模を持つEUと日本の両者を合わせると世界のGDPの約3割、世界貿易の約4割を占めることとなり、日本の実質GDPを約1%（5兆円）押し上げ、雇用を0.5%創出する効果が期待されています。

②主な協定内容

a. 日本からEUへの輸出

i. 農林水産品について、牛肉、茶、水産物などほぼ全品目で関税撤廃。
ii. ワインの輸入規制の撤廃、酒類の全ての関税の即時撤廃。
iii. 鉱工業品について関税撤廃。
iv. 乗用車（現行税率10%）は8年目に撤廃、自動車部品関税は9割以上が即時撤廃。
v. 一般機械、化学工業製品、電気機器の約9割が関税即時撤廃。
vi. 農産品・酒類に係る地理的表示の保護によるブランド価値向上。
（例）神戸ビーフ、夕張メロンなど

b. EUから日本への輸入

i. 農林水産品について関税撤廃率94%、コメは関税撤廃・削減などの対象から除外。ソフト系チーズは関税割り当てとし、枠内数量は国産品の生産拡大と両立可能な範囲に留める。牛肉は15年の関税削減期間とセーフガードを確保。
ii. 麦・乳製品の国家貿易制度、砂糖の糖価調整制度、豚肉の差額関税制度は維持。
iii. ワインの関税即時撤廃、清酒、焼酎等は関税を11年目に即時撤廃。
iv. 鉱工業品について関税撤廃。
v. 化学工業製品、繊維製品など関税即時撤廃。
vi. 皮革・履物（現行最高税率30%）は11年目又は16年目に撤廃。

その他、サービス貿易・投資・電子商取引について、原則全て自由化。

③発効後の状況

財務省の統計（2019年2～11月）によれば、EUから日本への輸入額は、ワイン、豚肉、チーズ類が従来比10～20%程度増加し、日本からEUへの輸出額は、自動車、国産牛肉、日本酒等が従来比5～30%程度増加しています。原産地証明に関する自己申告制度の手続き簡素化などの利便性が向上すれば、より一層の貿易活性化が見込まれ、日欧間輸送を担う物流業界にとっても追い風となることが期待されます。

(2) 日英EPA

①経緯

2020年6月9日に正式に始まった日英間の交渉は、上記の「日欧 EPA」を土台として、交渉開始からわずか3か月後の2020年9月11日に、両政府間で大筋合意がなされました。英国のEU離脱後の移行期間終了(2020年末)と同時(2021年1月1日)に本協定は発効予定であり、「日欧 EPA」の下で日本が得ていた利益を継続し、日本企業のビジネスの継続性が確保されると考えられています。EU離脱後の英国が主要国と署名する初のEPAとなる見込みで、日本・英国双方の経済界は、今回の大筋合意につき「歴史的成果」と評価しています。

②主な協定内容

基本的には「日欧 EPA」の合意内容を維持し、発効時から関税削減率、撤廃期間を「日欧 EPA」に揃える「キャッチアップ」を適用しています。鉄道車両・自動車部品等一部の品目で、関税を即時撤廃するなど英国市場へのアクセスをより改善、また電子商取引、金融サービス等の一部分野でも情報の越境移転の制限の禁止など、ハイレベルなルールを規定しています。英国にとっては、日本は総輸出額の約1割を占める大切な貿易相手国であり、日本にとっても英国は欧州地域でドイツに次ぐ輸出先です。「日欧 EPA」と同等の連携協定発効により、貿易活性化につながり、荷主・物流企業双方にとって新たなビジネスチャンスが生まれる可能性があります。

3. 欧州の物流面での留意点

(1) 物流リードタイムの長期化

多くの乳製品や肉・魚などの生鮮食料品ならびに医薬品などの厳密な温度管理が要求される貨物については、たとえ冷蔵装置を使用していても時間の経過による品質劣化を免れません。特に以下の要因によるリードタイムの長期化に伴う影響が懸念されます。

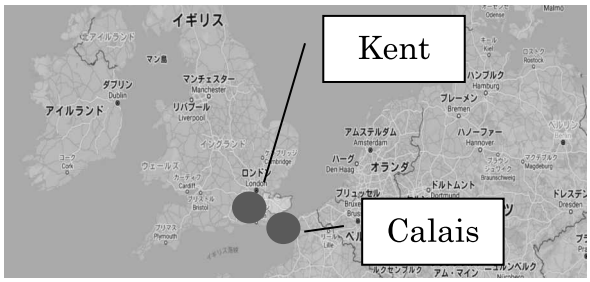
①新型コロナウイルス

新型コロナウイルスの影響により、欧州各国では感染拡大を防ぐために、国境管理を再導入・強化する動きが広がり、輸送トラックの越境に時間がかかるケースが多々発生しています。また航空機の運航停止、減便などが増えたため、医薬品や生鮮品など主要商品の輸送に問題が発生し、2020年3月には輸送期間（通常2～3日）が倍になりました。コロナ感染拡大の推移を見守るとともに、規制強化についても注意を払う必要があります。

②Kent州（英国）道路渋滞

英仏海峡を挟んで英国（Kent州）と欧州（フランスCalais県）を結ぶユーロトンネルと海峡フェリーは、英国・アイルランドと欧州大陸を結ぶ物流の要所ですが、以前よりKent州の自動車専用道路渋滞がボトルネックとなっています。悪天候やトンネル内火災、脱線事故等の災害、または港湾ストライキ活動などの影響によって英仏海峡のアクセス手段がストップしてしまうと、たちまち道路の大

渋滞を招きます。状況によっては警察・道路当局の指示により、トラックは道路に数千台の規模で駐車します。2020年もCalais港でのフェリー事業労働者ストライキにより、たびたび大渋滞が発生しました。生鮮食料品や医薬品等の繊細な貨物を運ぶトラックは優先的に通行できる制度がありますが、影響は免れません。英国がEUと自由貿易協定（FTA）を締結できずにEUの単一市場と関税同盟から抜ける場合には、Kent州で最悪7,000台のトラックの列ができると、英国政府は明らかにしています。



KentとCalais（出典：Google Earth）

Kent州での渋滞（出典：BBC NEWS）

③内陸水路輸送

欧州ではライン川やドナウ川を中心とした内陸水路輸送が発達しており、EUの物資輸送量の6%を担っています（道路輸送量は76%、鉄道輸送量は18%）。EUは、交通渋滞がなく、信頼性が高く、環境にやさしい河川舟運を促進し、交通手段としての競争力を高めることを目標としています。しかし、地球温暖化で河川の水源であるアルプス氷河の縮小が進み、2018年には干ばつで水位が異常に低くなり、船舶が通常の30%程度しか航行できなくなる事態が発生し、代替輸送手段であるトラックや鉄道に過度に負担がかかって、リードタイムの長期化や輸送コストの増大を招きました。異常気象の影響で水位が再び低下する可能性がありますので、温暖化対策や船舶の軽量化などが急がれます。

水位低下するライン川（出典：Marine Link）

(2) トラック駐車中の盗難リスク

TAPA[(注1)]の調査によれば、EU域内にはトラック駐車場が300,000カ所しかなく、夜間駐車と通常の休憩の合計需要に対して、100,000カ所が不足しており、安全性が認定されている駐車スペースはわずか7,300カ所しかありません。欧州ではトラック駐車中の盗難が頻繁に発生していますので、防犯設備の無い駐車場を利用する場合は警備員を雇うなど、しっかりした対策が必要となります。貨物の品質管理やセキュリティの面からも、サプライチェーンを今一度ご確認いただくことをお勧めいたします。

（注1）TAPAとはTransported Asset Protection Association の略で、電子機器や精密機械メーカーが中心となり、輸送会社や警備会社なども参画し（当社も参画）、1997年米国で組織化された非営利団体です。TAPA認証制度とは、製品の輸送･保管中の紛失･盗難を防ぐためのセキュリティ（保安・警備）規格です。

駐車中に盗難に遭った車両（出典：Truck Net UK）

4. おわりに

「日欧 EPA」「日英EPA」は、相互の市場開放などによる貿易・投資の活発化や雇用創出、企業の競争力強化を含め、EU、英国、日本すべてにおいて経済成長に資するものです。2018年12月に日本を含む11か国で「環太平洋経済連携協定（TPP）」が発効しており、「日欧 EPA」「日英EPA」とあわせて、日本は大きな自由貿易圏を手にすることになります。さらに日本政府は「東アジア地域包括的経済連携（RCEP：ASEANの10ヵ国に加えて日本、中国、韓国、豪州、NZが2020年11月に署名済）」の早期発効を目指しています。これらの自由貿易協定を基盤とした、グローバル経済全体の健全な発展が期待されます。

＜参考文献＞

外務省ホームページ　https://www.mofa.go.jp/mofaj/
財務省ホームページ　https://www.mof.go.jp/
JETROホームページ　https://www.jetro.go.jp/
一般社団法人日本舶用工業会　調査資料

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

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ございます。）

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。

Google Play で手に入れよう　App Store からダウンロード　リスクハンター　Click 検索

『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.77

発行日　2021年1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

2020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2020」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
グルグラム
シンガポール
クアラルンプール
ペタリンジャヤ
ラブアン
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
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

MS&AD 三井住友海上火災保険株式会社

VEGETABLE OIL INK