

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.78 2021.4

- ・ 海外保険事情 ロシア
- ・ 日本政府の食品輸出促進取組と輸出食品のリスクについて
- ・ 欧州での貨物盗難リスク

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 ロシア.....	01
日本政府の食品輸出促進取組と輸出食品のリスクについて.....	05
欧州での貨物盗難リスク.....	09

海外保険事情 ロシア

1. ロシア概況

本稿では、当社モスクワ事務所がサービス提供を行っていますロシア及び旧ソビエト連邦各国※の概況と保険事情についてご説明します。

※当該投稿では、弊事務所の所管するロシア、カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギスタン、タジキスタン、アゼルバイジャン、ジョージア、アルメニア、ウクライナ、ベラルーシ、モルドバにつき記載しています。

(1) ロシア概況

ロシアの面積は約1,707万平方キロメートルと日本の約45倍の広さで、ユーラシア大陸のヨーロッパから、アジアにまたがり、西はベラルーシ、ウクライナ、バルト三国、北はフィンランド、南はグルジア、アゼルバイジャン、カザフスタン、中国他と接しています。人口は1億4587万人と世界第9位。近年人口減少に悩まされていましたが、出生率対策や死亡率の減少など政府による対策が打たれています。

(2) ロシア経済状況について

実質GDP成長率は2018年度の2.5%につづき、2019年は1.3%のプラス成長を記録するなど2014年度のクリミア危機により一時低成長が続いていましたが徐々に回復しています。2020年度の成長率についてはコロナウイルス感染拡大及び原油価格の下落により大きく落ち込み、2020年第二四半期はリーマンショック以降最悪のマイナス8%となるなど、年間でマイナス3.9%との見込みですが、2021年度以降はプラスに転じて、2022年にはコロナ前のGDP水準まで回復するとしています。

2018年に第二次プーチン政権は、世界平均を上回る経済成長による世界第5位の経済大国化等を目指す9項目の目標を掲げ、当該目標の達成に向

けてインフラ整備や人口動態等に関する13の国家プロジェクトを策定、連邦政府から2024年までに13兆ルーブルの支出が予定されています。このプロジェクトはコロナの影響もあり予算執行は遅れているものの、今後の経済発展に期待が持てます。

また、投資環境も改善されており世界銀行が発表する2019年の「ビジネス環境ランキング」において日本を上回る28位となっております。

(3) 日露経済協力

2016年5月の日露首脳会談で当時の安倍首相から政府主導の8項目の「協力プラン」が提示されました。日本政府みずからが旗振り役となって、企業のロシア進出を支援しながら民間ベースでの日露交流を目指しています。この取組はこれまでに200件以上の民間プロジェクトを創出し、日本の技術と経験を活かしながら、日本企業のロシア市場におけるビジネスチャンスを拡大するとともに、ロシアの国家的課題の解決に貢献し得る互恵的な取組となっています。

8項目の「協力プラン」概要

(1) 健康寿命の伸長、(2) 快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り、(3) 中小企業交流・協力の抜本的拡大、(4) エネルギー、(5) ロシアの産業多様化・生産性向上、(6) 極東の産業振興・輸出基地化、(7) 先端技術協力、(8) 人的交流の抜本的拡大

※経済産業省 令和二年版通商白書より

(4) 旧ソビエト連邦について

1991年のソビエト連邦崩壊に伴いソ連を構成していた共和国が独立しましたが、崩壊後も「CIS自

由貿易協定」や「ユーラシア経済連合」などロシア主導での共通経済圏を構築するなど、引き続きロシアと密接な関係にあります。

一部ではロシアと距離を置く国もありますが、旧ソビエト連邦諸国は人口約3億人、名目国内総生産約2兆ドルと引き続き大きな経済圏にあると言えます。

<旧ソビエト連邦地域の概要>

※ Deloitte 社「中央アジア経済事情」2019 年度より

	合計	①ロシア	②中央アジア5か国	③コーカサス3か国	④その他3か国
面積(万km)	2,213.23	1,709.82	400.19	18.61	84.51
人口(万人)	約 30,000	14,680	7,158	1,674	5,840
GDP (USD 億)	約 21,000	15,775 (11 位)	2,608 (44 位相当)	673 (71 位相当)	1,760 (57 位相当)
GDP(USD)/人		10,956	3,645	4,024	3,014
進出日系企業数		276	89	22	53

※中央アジア5か国：カザフスタン、ウズベキスタン、キルギスタン、トルクメニスタン、タジキスタン

※コーカサス3か国：アゼルバイジャン、ジョージア、アルメニア

※その他3か国：ウクライナ、ベラルーシ、モルドバ

2. ロシア物流の最新事情について

ロシアの広大な国土および2015年に中国習近平主席が提唱した「一帯一路構想」によりロシアを取り巻く物流環境は大変注目されています。

日本を含む北東アジアと欧州を結ぶ物流ルートは、これまで海路・空路を主な経路としてきましたが、近年鉄道を使ったロシア・中国を経由する陸路「ユーラシア・ランドブリッジ」がそのリードタイムの短さから注目を集めています。

「ユーラシア・ランドブリッジ」と称される鉄道輸送

ルートは、経由地によって様々なルートがありますが、大きくは「シベリア・ランドブリッジ」と「チャイナ・ランドブリッジ(南回り・北回り)」の3つに集約されます。

(1) シベリア・ランドブリッジについて

シベリア・ランドブリッジは、ロシア・ウラジオストクとモスクワを結ぶシベリア鉄道を経由して、ロシア極東地域と欧州を結ぶルート（全長13,000km）です。海路に比べ輸送日数が大幅に短縮され、また2016年に日露首脳会議で提示された



※ MSI Marine News 2018年7月11日号「ユーラシアランドブリッジ」の現状と今後より



8項目の「協力プラン」でも「シベリア鉄道による貨物輸送の促進」として謳われており活用が注目されています。2018年には国土交通省による日本～モスクワ間、2019年には日本～欧州間の輸送実証事業が実施され、輸送コストや輸送手続き、輸送品質などの課題検証が行われています。

(2) チャイナ・ランドブリッジについて

中国・天津港や大連港から、満州里または二连浩特を通過し、シベリア鉄道を経由して欧州に至る北回りルートと中国・連雲港から内陸部の阿拉山口や雲南果斯をよりカザフスタンを通過、シベリア鉄道を経て欧州に至る南回りルートがあります。

3. ロシア保険事情

ロシアには2012年の時点で生保・損保合算で463社の保険会社が営業を行っていましたが、ロシア中央銀行の規制強化や競争による淘汰により、2020年6月末時点では155社まで減少してお

り、上位10社による市場占有率は82%と寡占化が進んでいます。2019年12月末の市場規模は約2.1兆円（1,481.18bInルーブル※1ルーブル1.41円（2021年1月為替レート））です。

＜ロシア保険会社ランキング上位5社＞

順位	保険会社名	収入保険料（ルーブル mln）	マーケットシェア	特徴
1	SOGAZ	194,334	13.1%	世界最大の天然ガス会社ガスプロム傘下。エネルギー関連企業に強い。
2	Sberbank Life	153,419	10.4%	ロシア大手銀行スベルバンク傘下。生命保険や個人分野が中心。
3	Alfa Strakhovanie	108,353	7.3%	ロシア大手銀行アルファバンク傘下。他社買収により拡大
4	Ingosstrakh	103,273	7.0%	後述の通り。
5	RESO	97,967	6.6%	強制保険、個人分野に強い。

※2021年1月現在1ルーブル＝約1.41円

4. ロシアCIS事業体制について

当社は、モスクワとサンクトペテルブルグに駐在事務所を持ち、ロシアおよび旧ソビエト連邦各国*で損害保険サービスを行っております。

※当事務所はロシア、カザフスタン、ウズベキスタン、トルクメニスタン、キルギスタン、タジキスタン、アゼルバイジャン、ジョージア、アルメニア、ウクライナ、ベラルーシ、モルドバを担当します。

(1) ロシア事業体制

当社は、ロシアの損害保険会社を介して日系企業の皆様に各種損害保険をご提供しております。日本人駐在員2名、ロシア人スタッフ1名の3名体制です。2018年12月に、当社はロシアの大手損害保険会社であるインゴストラッハ社と戦略的提携契約を締結。2019年4月に同社内に三井住友海上ジャパンスクを設置し、駐在員1名が出向してお客さま対応を開始しました。これにより証券発行や保険金お支払対応

が更にスムーズになり、日本同様のサービスでお客さまに損害保険がご案内できる体制が整いました。

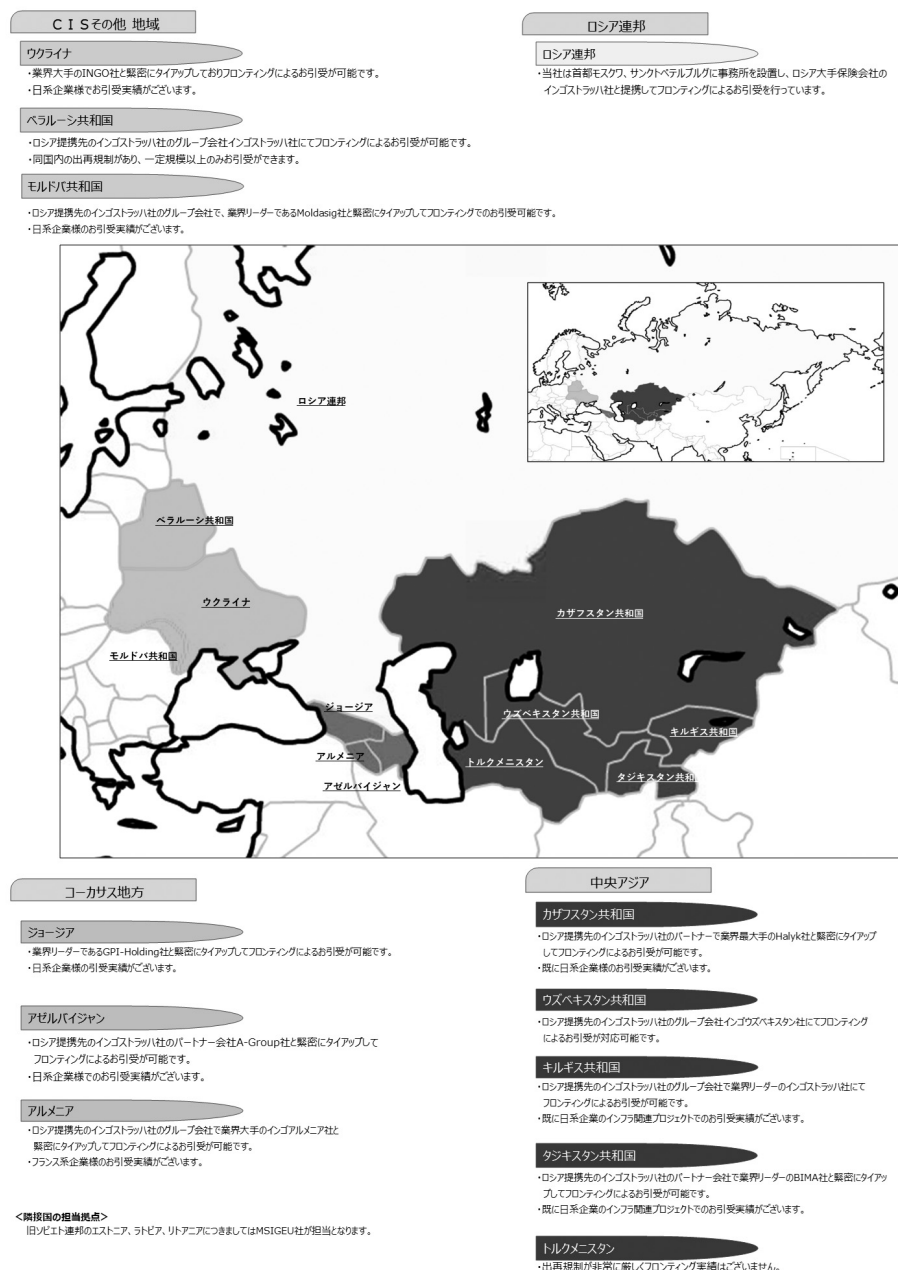
(2) 当社提携先のインゴストラッハ社について

インゴストラッハ社は、ロシア保険業界で4位（グロス保険料ベース）、グループ内に生命保険会社、資産運用会社等を有する、現地大手保険グループです。

1947年にソ連国営保険会社Gosstrakh社（ゴストラッハ社）の国際部門から独立し、早くから国際事業を展開し現在はロシア国内の充実したネットワークに加え、CIS諸国に現地法人を4ヵ国（アルメニア、ベラルーシ、キルギス、ウズベキスタン）、駐在員事務所を2ヵ国（アゼルバイジャン、カザフスタン）有し、中国やインドにも駐在員事務所を展開しています。

名称	Ingosstrakh Insurance Company
本社所在地	41 Lesnaya St., Moscow, Russia
設立年	1947 年
代表者	Konstantin Mikhail Volkov, General Director, Chair of the Management Board
支店数	83 支店
総資産	RUB160.8bil (約2,75.0 億円)
売上高	RUB 86.5bil (約1,479 億円)
業界順位	5 位 (2018 年グロス保険料ベース)
従業員数	6,052 名

(2018 年 12 月 31 日時点)

当社のロシア・CIS諸国 対応ネットワークの概要

以上

日本政府の 食品輸出促進取組と 輸出食品のリスクについて

1. はじめに

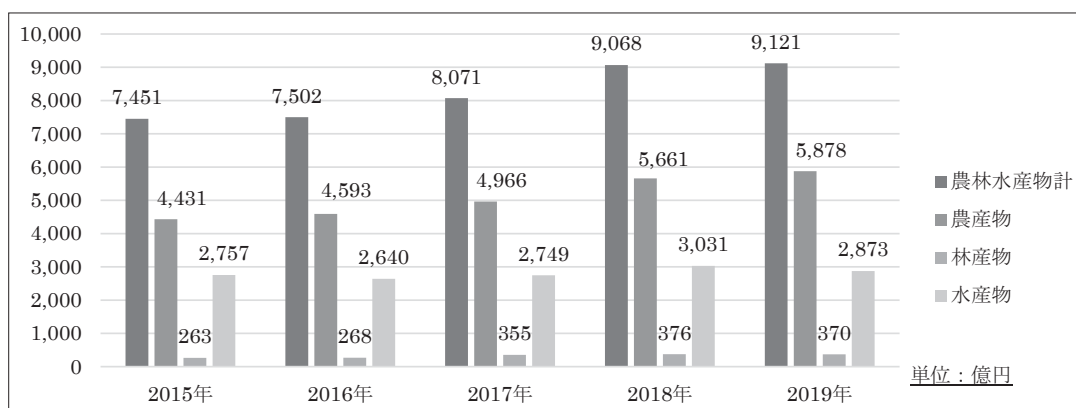
日本政府は2016年に「農林水産物の輸出力強化戦略」を発表し、農林水産物・食品の輸出額を2019年に1兆円まで増やす目標を掲げて各種施策を実施してきました。2019年実績は9,121億円と1兆円には届かなかったものの、2015年から5年連続で増加し、累計では20%超の増加となりました。また、2020年3月に閣議決定された「食料・農業・農村基本計画」等において、輸出額を2025年までに2兆円、2030年までに5兆円に伸ばす政策目標を掲げています。

世界的な和食ブームや環太平洋連携協定（TPP11）、日EU経済連携協定（EPA）発効なども追い風となり、今後もさらなる輸出額の増加が見込まれます。

一方、食品は輸送時に想定されるリスクや安全輸送のために留意すべき点が工業製品などとは異なるため、輸出にあたっては特に注意が必要です。

本稿では農林水産物・食品の輸出促進に向けた日本政府の取組内容、および食品の輸出に関わるリスクについてご案内します。

農林水産物の輸出額推移（2015年～2019年）



(出典: 農林水産省HP)

2. 日本政府の農林水産物・食品の輸出促進取組

(1) 農林水産物・食品輸出プロジェクト

輸出は、国内販売とは異なり、手続き、規制などの面で様々なハードルがあります。農林水産物・食品の輸出を始めようとする事業者が直面する現状の課題として、主に「生産現場での輸出に関する情報不足」、「産地でのグローバル対応力の不足」、「事業者間の連携不足」の3つが挙げられます。このような課題に対して、農林水産省は2018年8月31日に農

林水産物・食品輸出プロジェクト（Global Farmer / Fisherman / Forestry / Food Manufacturer Project 以下、GFPといいます。）を立ち上げ、事業者に対し以下①から③のサポートを行っています。

①輸出診断・訪問診断の実施

「生産現場での輸出に関する情報不足」への対応として、GFPはGFP登録者を対象に無料で「輸出診断」を行っています。「輸出診断」では、事業者

が輸出を検討している品目や生産額・輸出額、輸出希望地域を基に、当該品目の輸出可否と製品の競争力等を診断し、その結果を「輸出チェックレポート」として案内しています。また、農林水産省、独立行政法人日本貿易振興機構（Japan External Trade Organization、以下JETRO）等の輸出の専門家が生産現場に直接出向いて輸出の可能性を無料で診断する「訪問診断」も行われています。

②グローバル産地づくり推進事業の開始

海外でのニーズや規制等が必ずしも産地・生産者に的確に伝わっておらず適切な品質・ロットが十分に確保されていない等、「産地でのグローバル対応力の不足」も課題の1つです。

このような課題に対し、農林水産省は「グローバル産地づくり推進事業」を開始しました。本事業では、「輸出事業計画」の認定を受けた産地に対し、輸出先国のニーズや農業規制・衛生管理などに対応した生産、加工体制を構築するための経済的な支援を行います。

③事業者同士の交流会の開催・マッチングサービスの提供

「事業者間の連携不足」への対応として、事業者間の連携を図り事業者同士の交流を活性化させるため、全国各地で輸出拡大のためのノウハウ共有を目的としたフォーラムやセミナー、ワークショップ等を開催しています。また、GFP登録商社と農林水産業者・食品事業メーカー等のマッチングを図る「商品リクエストサービス」も行われています。

(2)「マーケットイン」体制の整備

2020年11月30日に開催された第10回「農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応等に関する関係閣僚会議」において、「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」が策定されました。この中で農林水産物の輸出額を目標値まで伸ばすためには、作り手の考えを優先させる「プロダクトアウト」ではなく、海外市場で求められる量・価格・品質・規格の産品を専門的・継続的に生産・輸出する「マーケットイン」体制の整備が必要と提言されており、この体制の整備に向けて以下3つの考え方に沿って各種政策を展開するとしています。

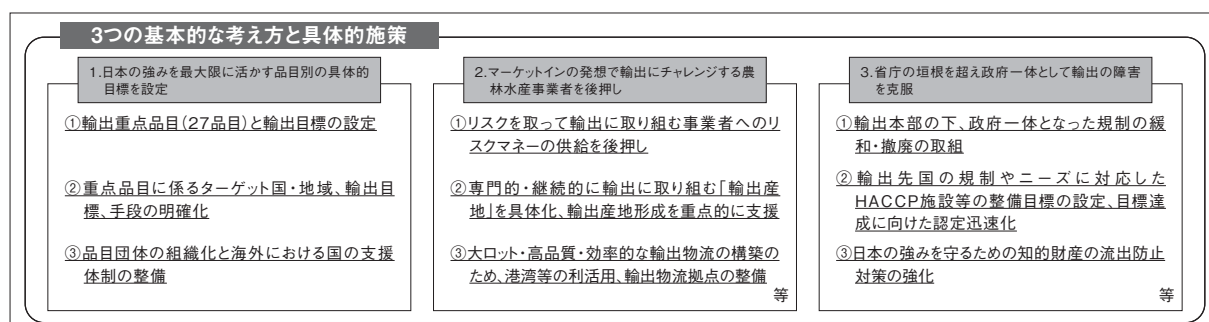
①日本の強みを最大限に活かす品目別の具体的目標を設定

日本の強みがあり、輸出余地が大きいものとして27品目を輸出の「重点品目」として選定し、品目ごとのターゲット国・地域の特典および具体的な輸出目標・手段の明確化を行ったうえで、政策資源を重点的に投入します。

②マーケットインの発想で輸出にチャレンジする農林水産事業者を後押し

海外の規制やニーズに対応した「マーケットイン」輸出に取り組む事業者や産地等に対して、重点的な支援・環境整備が行われます。

③省庁の垣根を超え政府一体として輸出の障害を克服 「マーケットイン」輸出への転換のために、海外現地での情報収集や売り込み、輸入規制等に関わる政府間協議、食品安全管理・知的財産管理対応、流通・物流整備などに向けて、政府一体で取り組む体制の整備が推進されます。



農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略における3つの基本的な考え方（出典：首相官邸HP）



3. 輸出食品のリスク

日本政府の各種取組によって食品の輸出を取り巻く環境が変化したことで、新たに食品の輸出に取り組む企業や事業者が増えてきています。しかし、国際輸送は、輸送日数が長く輸送中の鮮度保持が困難なほか、荷卸し作業や航空機の離着陸時の衝撃により荷崩れ損害が発生しやすいなど、国内輸送とはリスク実態が異なるため、輸出食品のリスクについて十分に理解を深め、対策を取ることが重要です。

(1) 腐敗・品質劣化のリスク

時間の経過に伴い、食品には腐敗・品質劣化が発生します。適切な温度・湿度管理等によって腐敗・品質劣化を抑制することができますが、特に青果物等では、たとえ最適な貯蔵条件を維持できたとしても、品目ごとに品質を維持して貯蔵できる期間（これを「貯蔵限界」といいます。）には限度があります。輸送に要する日数がこの貯蔵限界を超えると、品質劣化が発生する可能性が高まるため、貯蔵限界を踏まえて適切な輸送計画を立てることが必要です。

(2) 温度変化損害のリスク

①海上輸送の場合

海上を輸送される冷凍・冷蔵貨物は、冷凍・冷

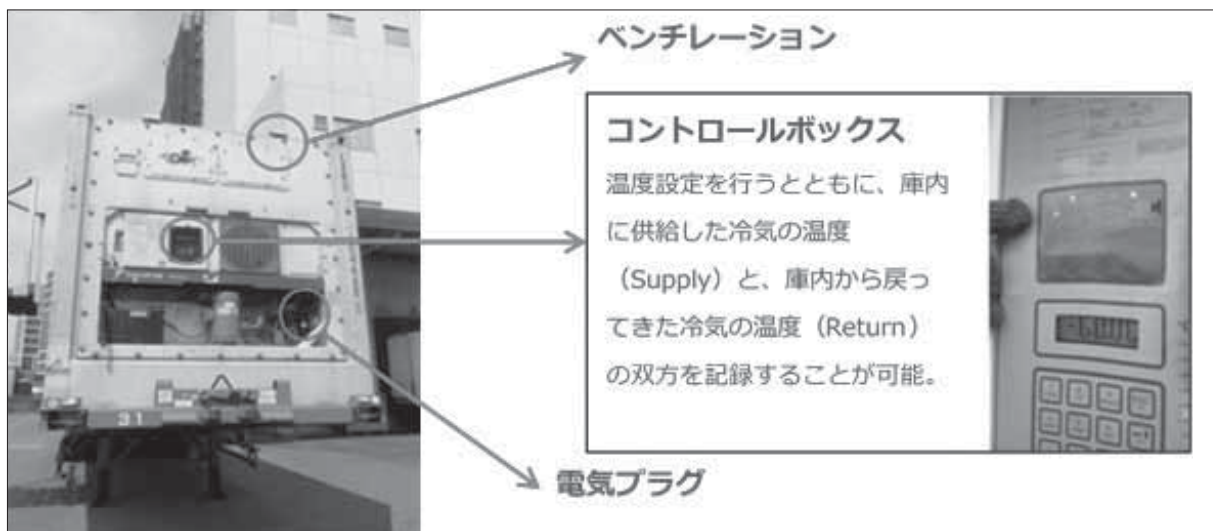
蔵コンテナ（以下、リーファーコンテナといいます。）と呼ばれる温度管理が可能なコンテナによって輸送されるのが一般的ですが、以下のような原因によって、コンテナ内部の温度が適温に保たれず、温度変化による損害が発生することがあります。

a)コンテナの冷凍・冷蔵機の故障・変調

一般的にリーファーコンテナの寿命は10年程度といわれており、輸送中に衝撃や異常な振動が加わった場合は、製造から10年以下の場合でも冷凍・冷蔵機能が低下している場合もあります。損害防止のため、輸送開始前に可能な限り多くのコンテナの冷凍・冷蔵機能の確認や試運転を物流業者に実施してもらうことが重要です。

b)コンテナの冷凍・冷蔵機の実運用ミス（温度設定ミスなど）

リーファーコンテナの温度設定が誤っていたことが原因で損害が発生するケースもあります。そのため、コンテナのコントロールボックスに表示されている温度を確認し、輸送開始前に適切な温度設定がなされているかをチェックすることが必要です。



リーファーコンテナのコントロールボックス（出典：当社作成「生鮮青果物 輸出ハンドブック」）

c)コンテナ内での積付不良を原因とする冷氣循環の不全

リーファーコンテナで輸送する場合は、冷氣の循環を阻害しないように留意が必要です。冷氣は吹き出し口から吹き出され、貨物を囲むようにコンテナ内を1周して、すべての貨物を冷やしています。そのため万一積付が適当でないと、コンテナ内が満遍なく冷や

されず温度の高い部分が生じ損害へとつながります。

②航空輸送の場合

航空輸送の場合、冷凍・冷蔵機能がない通常のコンテナや断熱性コンテナに、ドライアイス、保冷剤、氷などを詰めて輸送されるのが一般的であるため、海上輸送とは留意すべき点が異なります。航空輸送における留意点を下表のとおりまとめました。

留意点	説明
フォワーダーへ適切な指示ができているか	フォワーダーに梱包を依頼する場合、ドライアイス・保冷剤・氷の量などはフォワーダーが判断するケースが多いですが、適切な量が封入されない場合もあるので、食品の特性に応じた適切な量を正確に指示することが必要です。
ドライアイス・保冷剤・氷の量は適切か	ドライアイス・保冷剤・氷のいずれも輸送期間中保冷するために十分な量が封入されているか確認が必要です。一方で、量が多過ぎることによる過冷却にも注意が必要です。
ドライアイス・保冷剤・氷に生鮮食品が直接触れていないか	食品に直接ドライアイス・保冷剤・氷を接触させると、接触した部分が凍結したり、冷えすぎたりする場合があるため、直接触れないように梱包する必要があります。

航空輸送における留意点（出典：当社作成「生鮮青果物 輸出ハンドブック」）

(3) 輸入不許可命令のリスク

諸外国へ輸出される貨物は、その仕向国において、仕向国の法規により輸入検疫を受けます。この輸入検疫の結果によっては輸入不許可命令が出され、廃棄処分や積戻し等の措置がとられることがあります。

仕向国での検査体制や衛生管理に対する政策・方針等は日本と同一とは限らないことから、輸入不許可命令による損害を防ぐためには、JETROのHP等で仕向国における輸入検疫の特徴、留意点等を確認することが必要です。

4. 最後に

輸入通関に想定以上の時間を要したことで腐敗が発生するケースもあり、食品の特性に応じて適切な対策を行っていても事故を完全に防ぐのは困難です。当社は、生鮮青果物に固有のリスクと輸出に際して留意すべき事項をまとめた「生鮮青果物 輸出ハンドブック」を2019年4月に作成し、加えて、輸出食品固有のリスクに対する補償をパッケージ化した「輸出食品専用保険」を2020年11月に販売開始しました。この保険商品では一般的な外

航貨物海上保険では対象とならない腐敗・品質劣化損害や温度変化損害を含めて、輸出食品に生じる損害を包括的に補償します。また、輸出先国の検疫で輸入不許可となった場合の損害や費用の補償もオプションで追加可能です。

今後も食品の輸出に関わる事業者の方が安心して輸出に取り組めるよう、食品の輸出促進につながる商品・サービスの開発に注力してまいります。

<参考文献>

農林水産省ホームページ <https://www.maff.go.jp/index.html>

首相官邸ホームページ <http://www.kantei.go.jp/>

「生鮮青果物 輸出ハンドブック」（当社作成）

欧州での貨物盗難リスク

1. はじめに

欧州で発生する貨物事故の中で最も特徴的なものの一つとして「盗難」が挙げられます。欧州域内では陸上輸送中の貨物の盗難事故が多発しており、TAPA^(注)の2019年度年次報告書では8,548件の盗難事故が報告されています。これはTAPAの過去23年間の統計で最も高い数値であり、貨物の盗難件数が増加傾向にあることが示唆されています。ま

た、かつては強盗などの暴力的な犯行手口が多くみられた時期もありましたが、近年は組織的かつ犯行手口が巧妙化していることが盗難手法の特徴として挙げられています。本稿では、欧州での貨物盗難リスクの現況と盗難防止策についてご案内します。

(注) Transported Asset Protection Associationの略。物流のセキュリティを向上させる目的で設立された非営利団体で、主な会員はメーカーや物流会社。2020年12月時点で会員の会社数は525社。

2. 欧州での貨物盗難事情

(1) 欧州で盗難リスクが高い主な要因

欧州の経済活動にとって重要な仕組みである「EU単一市場」により、EU加盟国間ではヒトやモノ、資本、サービスなどが国境に関係なく自由に移動することが可能です。一方、この単一市場によって、窃盗犯や盗難品も簡単に国境を超えることができるため、国外への逃走が比較的容易であることや、盗難品の流通・転売のマーケットが形成されていて、盗難品を現金化しやすいということから、盗難のリスクが高いという側面があります。

また、荷主や運送会社が警察に通報した場合、国境を越えて複数国の警察が協力して調査を行うことはほとんど無く、一度国境を越えてしまうと、盗難が発生した国の警察の捜査権が及びません。そのため、逮捕や検挙に繋がるリスクが比較的低いということも窃盗犯の活動を助長しているといえます。

(2) 欧州の盗難事故

欧州の盗難事故の中で最も特徴的な事故としては、セキュリティ設備の無いパーキングエリアでド

ライバーが夜間に休憩している間にトラックから貨物が盗取されるケースが挙げられます。

近年の盗難件数の増加に対して、政府や非営利団体、民間企業によって様々な対策が取られてきていますが、一方で組織的な犯罪集団による盗難の手口も多様化・巧妙化しています。荷主や運送会社が盗難防止策を行っても、犯罪集団はその防止策へのさらなる対抗策を企てて盗難行為を行うといったいわゆる「いたちごっこ」のサイクルにあります。このため、荷主や運送会社は、常に最新の盗難手法に関する情報を収集し、盗難対策を見直して強化させていくことが強く求められます。

<手口が巧妙化したケース例>

① “Fake Buyer”と呼ばれる手法で、窃盗犯がA社と商売上の取引関係にあるB社になりすましてA社宛に偽の発注依頼メールを送り、窃盗犯の指定した倉庫に貨物を輸送させた後、そのまま貨物を詐取する。

②倉庫の入口やゲートで出入りする人を管理するた

めの赤外線システムをジャックし、セキュリティを無効化したうえで窃盗犯が倉庫内に侵入し、貨物を盗取する。

(3) 盗難に関する事故データ

多くの欧州諸国では、政府や警察による盗難事故に関する公的なデータを備えておらず、さまざまな団体や企業が独自に情報・データを収集し、盗難事故データとして公表しています。

TAPAの年次報告書では、2019年の1年間での盗難件数は8,548件（1日平均23件）、被害額は137,991,499ユーロ（約175億円、1日平均約4,800万円^(注)）となっており、2018年の盗難件数3,981件の約2倍もの数値を記録しています。

2020年上半期については、盗難事故件数は3,278件、被害額は85,166,106ユーロと報告がされており、以下はその事故情報を分析したものです。

(注) 2020年12月末日TTSレート128.45を参照

①盗難種類別

損害種類	件数	割合
車両からの盗難	2,179	66.4%
車両ごと盗難	145	4.4%
施設からの盗難	122	3.7%
詐取	84	2.5%
その他	748	23.0%

トラックやトレーラーからの盗難件数が全体の66%を占めています。トラックやトレーラーの車両ごと盗難に遭うといった大規模なケースも少なからず発生しています。

②発生場所別

発生場所	件数	割合
セキュリティ設備の無いパーキング	1,605	48.9%
発生場所不明	805	24.5%
仕向地倉庫	362	11.0%
輸送中	197	6.0%
その他	309	9.6%

全体の約半数が、監視カメラや侵入防止フェンス

等のセキュリティ設備を備えていないパーキングエリアで発生しています。

③盗難手口別

盗難手口	件数	割合
車両への侵入	1,849	56.4%
不明	1,035	31.5%
暴力・脅し	148	4.5%
詐欺	85	2.6%
走行車両から盗難	83	2.5%
その他	78	2.5%

トラックやトレーラーへの侵入による盗難が全体の約6割（56.4%）を占めています。

④盗難貨物別

貨物	件数	割合
不特定品	1,141	34.8%
雑貨	943	28.7%
食品	238	7.2%
たばこ	192	5.8%
その他	764	23.5%

食品やたばこの盗難件数が多く、盗難リスクの高い貨物の特徴として、a. 軽い、b. 転売がしやすい、c. 単価が高いという点が挙げられます。

⑤発生国別

発生国	件数	割合
イギリス	1,670	50.9%
ドイツ	827	25.2%
オランダ	170	5.1%
スペイン	129	3.9%
ロシア	63	1.9%
その他	419	13.0%

発生件数の上位を占める欧州域内の大国では、物流量そのものが多く、盗難発生リスクも高くなる傾向にあります。



3. 盗難防止に向けた対策例

以下では、盗難防止対策の代表的な例を紹介します。

(1) 防盜設備を備えたパーキングエリア (Secured Parking) の利用

欧州域内での長距離輸送では、労働時間規制に関する法令の関係もあり、ドライバーの休憩・睡眠のために、輸送途上でパーキングエリアの使用が必要となるケースがあります。前述の通り、防盜設備を備えていないパーキングエリア (Unsecured Parking) では防犯セキュリティが十分でなく、盗難のリスクが高い傾向にあります。Secured Parking (有人でセキュリティ設備のあるパーキングエリア) の利用を徹底することでそのリスクを減少させることができます。しかし、欧州には Secured Parking の設置数がまだ少なく、仮に輸送ルート上に Secured Parking があったとしても満車のため利用できない、渋滞などでドライバーの法定運転時間を超えてしまい到達できないという問題が発生しています。EU では、ドライバー保護の観点からも Secured Parking を増設させ、運送会社に Secured Parking の利用を義務付けるといった動きもありますが、その対応は容易ではありません。この問題に対して、特に大手運送会社は自社および下請運送会社の物流倉庫などを活用して独自の Parking ネットワークを形成し、可能な限りトラックが Secured Parking に駐車できる環境を整えています。

(2) 輸送車両のセキュリティ強化

輸送車両自体にセキュリティ機器を設置し、盗難を防止することは有効な手段といえます。たとえ

ば、盗難リスクの高いこの輸送には GPS 発信機や防犯アラームを設置する、到着地でしかトレーラーのドアを開錠できない特殊な施錠システムを装備する、欧州で一般的に見られるカーテンタイプではなく、金属製のボックスタイプのトラックを使うなどの対策が行われています。

(3) 貨物のセキュリティ強化

トラックに侵入されても、外部から貨物をすぐに確認したり、取り出すことが困難な場合、窃盗犯はそのトラックを諦め、別のトラックに狙いを移すことがあります。そのため、外部から内容物が容易に確認できないように外箱に会社名やロゴマークを極力表示しない、黒色のシュリンクラップでラッピングを行うといった対策が挙げられます。

(4) 輸送方法・輸送計画の見直し

荷主だけで輸送中のセキュリティ強化を図ることは困難であるため、盗難対策について責任を持って取り組む安全意識の高い運送会社を起用することが大変重要です。運送会社の評価基準として、例えば TAPA 認証といった第三者機関の評価を受けている運送会社であれば、安全意識が高く、盗難対策を十分に講じている会社と判断する一助となります。

また、輸送途上の夜間停車や、Unsecured Parking での停車は盗難リスクが高くなりますので、夜間停車が生じないような安全な輸送ルートの選定・輸送計画の策定が重要になります。

4. TAPA 認証制度

TAPA 認証制度とは、貨物の輸送・保管中の紛失・盗難を防ぐためのセキュリティ規格であり、代表的なものとして施設セキュリティ要求事項 (Facility Security Requirements: FSR)、トラックセキュリティ要求事項 (Truck Security Requirements: TSR)、

パーキングセキュリティ要求事項 (Parking Security Requirements: PSR) の認証制度が設けられています。

FSR は、倉庫や物流センターといった貨物の保管施設のセキュリティ基準を規定したもので、①フェンスが 1.8 メートル以上である、② 24 時間 365 日監

視カメラが稼働している、といった監査項目が規定されています。

TSRは、貨物輸送時の現場セキュリティレベルをチェックするもので、要求事項の中には①車両は施錠され、警報装置を作動させた状態で常にドライバーの見える範囲に駐車させなければならない、②夜間はフェンスで囲まれ照明が十分な駐車場に駐車する、③停車時は常時1人の運転者が貨物に付き添う、といった項目が設定されており、輸送中のドライバーの安全意識の向上にもつながります。

PSRは、パーキングエリアのセキュリティ基準を具体的に規定したものです。パーキングエリアでの盗難に関して、荷主や運送会社といった関係者間で「Secured Parking」の定義や認識が異なることが問題になるケースがあります。「Secured Parking」

の定義を関係者間で明確にしておくことが重要であり、PSR認証はその判断基準の一つになります。

これらの監査項目は、3年ごとに改定されており、PSRは2018年度版、FSRおよびTSRは2020年版が最新のものになります。これは、犯罪手口の変化に対応していくという目的があり、たとえばFSR・TSRの2017年版から2020年版への主な変更点の一つとして、サイバーセキュリティに関する規定が追加されており、システムのバックアップやサイバー攻撃を受けた際のリカバリープランの策定などの項目が追加されています。

運送会社を選定する際、TAPA認証の取得状況を確認することは、その運送会社の貨物に対する安全意識、盗難防止のための取組状況を測る参考指標の一つになります。



5. おわりに

欧州においては、窃盗犯の盗難手法が多様化・巧妙化し、日ごとに進化し続けており、盗難犯罪は拡大の一途を辿っている状況にあります。当社では、これらの進化する窃盗犯に対抗すべく、TAPAをはじめとする関係機関と、盗難防止に関する情報ネットワークを構築・維持し、これらの盗難犯罪を

防止・抑制するための諸活動を行っています。引き続き、これらの情報ネットワークを最大限活用し、最新の盗難の手口や、その対策に関する情報を収集・発信し、盗難防止やリスクマネジメント活動を通じて、お客さまの安全な貨物輸送の実現に貢献してまいります。

<参考文献>

TAPA (<https://www.tapa-global.org/>)

TAPA EMEA -INCIDENT INFORMATION SERVICE ANNUAL REPORT 2019

TAPA NEWSLETTER - VIGILANT 2020 SEPTEMBER EDITION

TAPA FSR 2020 / TSR 2020 / PSR 2018



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 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.78

発行日 2021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）

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
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
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