

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.80 2021.10

- ・ 海外保険事情 シンガポール
- ・ 賃貸型物流施設(物流不動産)の成長と背景
- ・ 「総合物流施策大綱(2021年度～2025年度)」の概要と物流DXについて

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 シンガポール.....	01
賃貸型物流施設（物流不動産）の成長と背景.....	05
「総合物流施策大綱（2021 年度～ 2025 年度）」の概要と物流 DX について.....	09

海外保険事情 シンガポール

1. シンガポール概況

シンガポールはマレー半島の南端、ほぼ赤道直下に位置する、東京23区ほどの面積の小さな国です。人口は約570万人、うち約170万人は外国労働者で構成されています。一人当たり国内総生産（GDP）は日本の約1.6倍あり、東南アジアで最も豊かな国といえます。気候は温暖で、年間平均気温は30℃を超えますが、台風や地震等の大型の

自然災害はなく、日本人にとっても暮らしやすい国の一つです。

経済状況は概ね良好で、2015～2019年は実質GDPが平均2.4%成長しています。2020年は新型コロナウイルスの影響により観光業を中心に打撃を受けたことでマイナス5.4%に転じたものの、2021年は6.0～7.0%のプラスとなる見込みです。

2. 物流

(1) 他港を圧倒する優位性

シンガポールは、太平洋とインド洋を結ぶ重要な航路に位置し、東南アジアやインド、中東、欧州へのビジネスにおける地理的優位性では他港を圧倒するものがあります。政府主導の港湾開発が進められ、現在では24時間営業で最先端サービスを提供する国際港として、大きな役割を果たしています。2019年の統計において、シンガポールのコンテナ取扱量は3,720万TEUであり、上海（4,330万TEU）に次ぐ世界第2位です。

シンガポールの港湾やチャンギ国際空港を保税地区としており、シンガポールに到着した貨物は同国に輸入されることなく、転送申告によって第三国への輸送が可能となります。

そのため、シンガポール港では積替貨物の取扱量が多く、70～80%は積替貨物と推定されます。これらは、地理的な優位性に加え、制度やオペレーションの効率化を積極的に推進してきたことの成果と言えます。



シンガポール沖合に停泊中の船舶（出典：Reuters）

(2) 港湾移転計画

シンガポールの港湾は、シンガポール港湾庁の運営部門が97年に民営化された港湾運営会社であるPSA（Port of Singapore Authority）社が運営しており、合計66か所のコンテナバース（年間取扱能力：4,300万TEU）を有しています。

現状9つのターミナルに分かれていますが、中心部港湾用地（タンジョン・パガー港、パシル・パンジャン港、ブラニ港）の借地権が2027年に期限が切れることもあり、西部トゥアスへの集約・移転を進めています。トゥアス港は2021年中に段階的に運用が開始される予定です。

3つの港が閉鎖する2027年には、トゥアス港第

1 フェーズのコンテナ取扱い能力は年間2,000万TEUとなり、2040年頃には年間取扱い能力を6,500万TEUまで拡大する等、更なる取扱い量増加が見込まれています。また、トゥアス港を様々な先端技術を導入した次世代港とする計画で、具体的には自動運転車・クレーン、ドローンの配備や、各種データ分析による効率性向上等が予定されています。



トゥアス港の完成イメージ図
(出典：Maritime and Port Authority of Singapore)

(3) 日系海運会社のシンガポール進出について

シンガポールは、世界各国の荷主、海運会社、ブローカー、金融機関など多くの海事クラスターが拠点を置く海運集積地となっています。

シンガポール進出のメリットは、シンガポール政府が海運会社に対して手厚い優遇税制を行っており、当地にオフィスを構え、意思決定する人材を配置し、シンガポール船籍の船を所有することでその船に関する利益が実質無税になることです。

また、企業への税制優遇措置としてAIS (Approved International Shipping Enterprise) というスキームがあり、これに認定されるとシンガポール船籍以外の外国船籍による収益も含め海運収益に関する法人税が免除されるため、大手海運会社の大半は取得しています。AISの認定条件については公表されていませんが、シンガポールでの年間支出額や現地採用スタッフ数、明確な事業計画を有すること等、総合的に勘案してMaritime and Port Authority of Singapore (MPA) が判断しています。

一方、デメリットは、海運に限ったことではありませんが、オフィス賃料や家賃、人件費が諸外国と比べて高く、日々のランニングコストが大きいことが挙げられます。

当地進出の条件としては船舶の売却益や傭船料で利益を計上し、割高なランニングコストをカバーできるだけの税制優遇を享受できるかがポイントになります。在シンガポールの日系専業船主の数は15社前後という状況が長く続いてきました。初期に進出した企業ではコスト高により撤退した企業もありますが、海運集積地としてのシンガポールの魅力は依然として高く、近年になって進出を検討する海運会社が増えており、今後も海事産業の発展が期待されます。

3. 保険事情

(1) マーケット概況

シンガポールにおける損害保険マーケットは同国の経済成長や外資導入等により大きく発展したものの、成長は鈍化傾向にあり、2016年から2019年の業界全体の元受保険料増加率は年平均約2.7%に留まっています。2020年には新型コロナウイルスの影響で旅行保険等の需要が大きく落ち込んだことにより、0.2%の減収に転じました（2020年

度元受収入保険料：SGD4.088 billion (SGD1=81円で換算し、約3,311億円)。

一方、収益面では、2021年3月時点で52社の元受保険会社が存在する等、保険会社間の競争が激化している影響で悪化傾向にあり、2019年には業界全体でSGD28.0 million (約23億円) の赤字に転じました。2020年は経済活動停滞の影響により自動車保険を中心に事故が減少したことで黒字



回復していますが、経済活動の活発化に伴い、再度収益の悪化が予想されています。

保険種目毎の収入保険料の内訳では、自動車保険の割合が約30%と最も高いものの、同割合が約60%を占める日本と比べると低く、代わりに医療保険や労災保険等の比率が高くなっています。理由として、シンガポール政府が自動車台数を抑制していること、医療費が高いこと等が考えられます。多くの保険会社が営業していることもあり、主要な保険種目が当地マーケットで購入可能ですが、昨今の収益性悪化により、保険会社による引受審査は厳格化する傾向にあります。

(2) 付保規制

シンガポールにおいて保険業を営む場合、営業免許を必要としており、保険監督庁のMonetary Authority of Singapore（以下、MAS）の下、保険監督法規であるInsurance ACT, Chapter142に基づき事業を行うこととなります。シンガポール国内所在物件についてはシンガポール国内にて保険営業免許を有する保険会社への付保が原則とされていますが、国外での保険手配を明示的に禁止する法令は存在しません。

(3) 保険募集制度

保険募集制度としてはブローカー（個人および会社組織）や代理店を通じて契約する募集方式もありますが、日系企業の多くのお客さまに対しては保険会社と直接契約する「直扱い」方式が一般的となっています。

(4) 保険料率制度

保険料率制度については、各社がリスクや損害率、マーケットの状況を勘案して独自の判断による料率で引受がなされる自由料率制度となっています。

(5) 保険金額

保険金額についてはSGD建による契約が一般的ではありますが、USD建や円建等の外貨建契約も

可能です。

(6) 税金

保険料に関する税金として、Goods and Service Tax（以下、GST）と呼ばれる消費税があります。一部の種目（外航貨物海上保険等）を除き保険料に7%（2021年7月時点）のGSTが課徴されます。

(7) その他

シンガポールの保険について留意すべき点をご説明します。

① 強制保険制度

シンガポールにおいては法律上、「労災保険」と「自動車保険」の手配が義務付けられていますのでご注意ください。

a. 労災保険

Work Injury Compensation Act（労働災害補償法）を準拠法として一定条件に該当する被雇用者を対象として雇用主に付保を義務付けた強制保険です。労災保険は、シンガポールで営業免許を有し、当地労働省（Ministry of Manpower）が認可した民間損害保険会社（当社を含む）が引き受けます。

b. 自動車保険

Motor Vehicles（Third-Party Risks and Compensation）Act（自動車（第三者賠償と補償）法）に基づき、対人賠償（含む搭乗者賠償）が強制保険となっており、Act Coverと呼ばれています。Act Coverを付保していない自動車は運行できないこととなっており、新車・中古車とも登録時に保険手配しておくことが必要とされます。また、対人賠償の支払限度額は主に無制限となっていますが、シンガポールでは対人賠償のみを付保しているケースは稀であり、対人に対物賠償を加えたThird Party Policyや車両の自損事故もカバーする包括保険（Comprehensive Cover）を手配することが一般的となっています。昨今の

事故率の上昇や高い車両価格といった理由から
も包括保険の加入をお勧めします。

②飲酒運転や失火について

飲酒運転による事故は、日本を含む多くの国では、被害者救済の観点から対人・対物賠償の免責とならない場合がありますが、シンガポールの保険では被害者も含めて全く補償されません。また、飲酒運転に関する刑罰は年々厳しさを増しており、免許停止や罰金に加え、禁固刑が課せられるケースも

見受けられます。

また、日本においては失火責任法と呼ばれる法律の下、軽過失による失火であれば失火者は責任を負わない（重過失の場合のみ責任を負う）こととなっていますが、シンガポールでは失火であっても賠償責任が発生し、仮に自宅から火災が発生して第三者に延焼損害を与えた場合には厳しい賠償責任を問われることとなりますので、十分な注意が必要となります。

4. シンガポールにおける当社の営業体制

シンガポールでは、三井住友海上本社100%出資の現地法人 MSIG Insurance (Singapore) Pte. Ltd. がお引受を行っています。2021年現在は、社員数約510名（日本人駐在員7名）、収入保険料で業界5位の規模となり、日系企業、地元民間物件ならびに現地政府系物件にわたり幅広く、きめ細かい保険サービスを提供しています。

特に貨物海上保険の分野では、シンガポールで業界2位のマーケットシェアを有し、インターネット経由での保険申込みを可能にする Cargo On-Line (COL) 等の利便性の高いサービスを備え、

お客さまの事務効率化に寄与しております。船舶保険の分野においても業界5位のマーケットシェアを有し、幅広い営業活動を行っています。

この他、当社グループでは、シンガポールに地域サービス会社である MSIG Asia Pte. Ltd. 社、元受保険会社であり企業物件に強みを持つ MS First Capital Insurance Limited、再保険を中心に扱う MS Amlin Asia Pacific Pte. Ltd.、リスクマネジメントサービスを提供する Interisk Asia Pte. Ltd. を有し、グループ一丸となって各種サービスを提供しています。

<主な取り扱い種目>

火災、組立、建設工事、貨物、船舶、自動車、労災、傷害、機械、賠償責任等の各種損害保険

<所在地>

MSIG Insurance (Singapore) Pte. Ltd.

4 Shenton Way #21-01, SGX Centre 2, Singapore 068807

TEL : 65-6827-7888 FAX : 65-6827-7800

Website: <http://www.msg.com.sg>

<参考文献>

Port of Singapore Authority ホームページ : <https://www.singaporepsa.com/>

General Insurance Association of Singapore ホームページ : <https://gia.org.sg/>

Statista ホームページ : <https://www.statista.com>

賃貸型物流施設（物流不動産）の成長と背景

1. はじめに

近年、物流を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化に伴う労働力不足や国際競争の激化、情報通信技術（ICT）の革新等、大きく変化しています。これに伴い物流に対する荷主や消費者のニーズが高度化・多様化しており、物流施設に求めら

れる役割も時代とともに変遷をたどっています。本稿では、物流施設の変遷とその背景、そして投資対象としても注目を集める大規模な賃貸型物流施設（いわゆる物流不動産）についてご紹介します。

2. 物流施設の変遷

（1）3PL 事業の浸透による物流施設の変化

従来は、倉庫業者が施設を自社で所有し、荷主から寄託される貨物の保管を目的とする「保管型物流施設」が主流であり、製造業や卸売業を中心に、顧客や小売店に商品を納品・供給するための施設として多く活用されてきました。

1990年代後半頃からは、荷主や消費者のニーズの多様化に伴い、貨物保管のみにとどまらず、高機能な設備の導入や流通加工スペースの確保等を特徴とした「配送型物流施設」への移行が進みました。

この背景として、1990年代にアメリカから伝来した「3PL（third party logistics）」という概念が、荷主の物流ニーズの変化等により急速に浸透したことが挙げられます。3PLとは、単なる輸送や保管だけではなく、荷主に代わって効率的な物流の企画立案等を行い、荷主の物流業務を広範囲で一貫して請け負うサービスのことを言います。3PLの登場により、輸送および保管以外の付加価値を提供する新しい物流の形が浸透し、3PL事業者は物流施設を集約・大型化することで効率化を進め、コスト削減やサプライチェーンの最適化といった荷主

ニーズを実現してきました。

（2）物流不動産ビジネスの躍進

さらに物流施設は変化を続け、近年では極めて大規模な賃貸型物流施設（いわゆる物流不動産）が急速に増加しています。物流不動産とは、マンションや商業施設のように、物流施設の一面を「荷主＝テナント」として貸与する建物のことを言います。

物流不動産には、複数の企業が共同で活用する「マルチテナント型」と、いわゆる一棟貸しとなる「BTS（Build To Suit）型」があります。「マルチテナント型」は比較的小規模なメーカーや通販企業が利用することが多く、自社では所有することが難しい最新の物流施設を賃貸で活用できることが荷主にとってのメリットとなります。

「BTS型」は、物流施設全体を一社に貸与するため、その企業に適した施設にカスタマイズできるというメリットがあります。大手企業が従来は自社で所有していた物流施設を処分し、アウトソーシングするというケースが多く見られます。



写真：プロロジスパーク千葉（出典：株式会社プロロジスホームページ）

3. 物流不動産の主な特徴

(1) 料金形態

貨物の保管量や保管期間に応じた料金を収受する従来の倉庫業に対して、物流不動産では、商業施設やマンションの賃貸と同じように賃貸面積に応じた賃料を収受することでビジネスを成立させます。

(2) 多様な施設の併設

倉庫や物流センターとしての機能拡充を目的とした最新鋭設備を導入することはもちろん、カフェテリア、託児所など従業員の働きやすさに配慮した施設の併設が進んでいることも大きな特徴の一つです。近年の物流業界の大きな課題である人手不足への対策方法として、「働きたくなる物流施設」という観点を重要視した施策です。

(3) 通勤利便性を考慮した立地

人材確保という観点から、その立地においてもニーズの変化が起きています。従来の物流施設は高速道路の出入り口に近い場所が一等地とされてきましたが、パートタイム勤務を含めた従業員の確保を考慮し、電車やバスなど公共交通機関で通勤が可能な土地が注目されています。

(4) 物流DXの実現

AMR（Autonomous Mobile Robot）と呼ばれる自律走行搬送ロボット、AIを活用したDX提案等、荷主に対する付加価値の提供はさらに進化を続けています。最新鋭設備が導入された物流不動産においては、効率化や最適化にとどまらず、今までにない価値やイノベーションが生みだされることが期待されています。

4. 投資対象としての魅力

高機能な大型施設には多額の資金を必要としますが、その多くは、REIT（不動産投資信託）により取得がされています。物流施設に特化したREIT（物流特化型REIT）は、テナントの定着率が高く、汎用性の高いマルチテナント型施設が浸透しリーシングリスクが軽減されつつあることなどから、有望な投資対象としても注目を集めています。当初は外資系企業が市場をリードしていましたが、現在で

は財閥系大手デベロッパーも本格参入しています。REITという形態をとることで、デベロッパーの資金調達の手段を増やし、大型施設の着工が実現されています。

さらに、新型コロナウイルス拡大の影響でホテルやオフィス、商業施設がその経営に大きな影響を受けるなか、物流特化型REITは巣ごもり需要による物流ニーズの拡大により、むしろ追い風とも言



える状況となりました。表1は、国内の商業用不動産投資におけるセクター別の投資額割合を表して

いますが、2020年には物流施設への投資が全体の31%まで拡大していることが分かります。

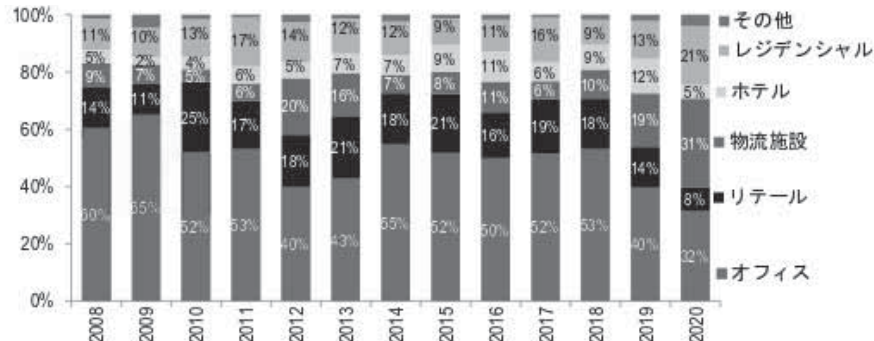


表1：セクター別投資額割合（出典：ジョーンズ ラング ラサール（株）リリース「ジャパンキャピタルフロー2020」）

5. 物流不動産 成長の背景

(1) EC（電子商取引）市場の急拡大

物流不動産の成長に、特に大きな影響を及ぼしたのが、EC（電子商取引）を中心とした通販市場の急拡大です。経済産業省の調査では「B to C」のEC市場規模は、2010年度には約7.8兆円であったところ、2019年度には約19.4兆円となり急速に拡大をしています。

かつて物流といえば、そのほとんどはメーカーから商社や卸売業、そして小売業へと流通する「B to B」の形式であり、大量の貨物をまとめて運ぶことが主流でした。しかし、今では当たり前となってい

るECにおいては、物流形態も「B to C」となり、一つひとつの荷物を一人ひとりの顧客に届ける必要があります。

貨物の小ロット化に加えて、時間指定配送等の顧客ニーズも多様化し、多頻度な小口輸送の需要に対応する細やかな在庫管理や入出庫管理が求められています。EC市場の拡大により、大規模な面積と多数のバースを備える「高機能かつ大型の物流施設」は、人々の暮らしのために必要不可欠な存在となりました。

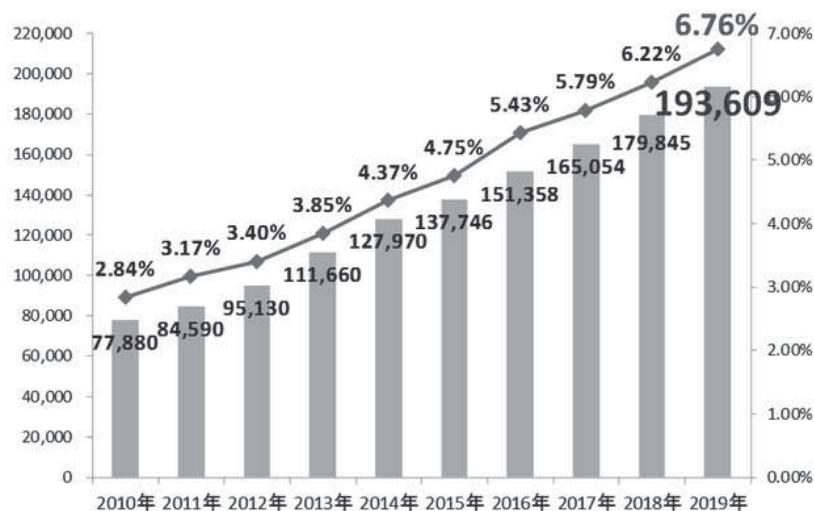


表2：日本のBtoC-EC市場規模の推移（単位：億円）（出典：経済産業省ホームページ）

(2) 価値観の変化と物流の果たす役割

東日本大震災では多くの物流施設が地震および津波によって被害を受け、震災以降、免震施設や内陸エリアの施設ニーズが高まりました。さらに近年では、地震や台風の際に大型の物流不動産を避難場所として地域住民に開放できるよう、デベロッパーが地元自治体と協定を結ぶケースも増えてき

ています。

物流施設に関するこのような動きは、BCP（事業継続計画）に対する意識向上、そしてCSV（社会共通価値の創造）を重要視する現代社会の価値観と合致するものであり、その成長を後押ししています。

	営業所数	全壊した倉庫 (棟数)	半壊した倉庫 (棟数)	被害額 (全壊+半壊)
青森	79	0	4	498 (百万円)
岩手	64	10	8	5,890 (百万円)
宮城	264	106	91	63,202 (百万円)
福島	122	3	2	684 (百万円)
計	529	119	105	70,274 (百万円)

表3：地震および津波による営業倉庫の被害（東北地方）（出典：国土交通省「物流をめぐる状況について（参考資料④）」）

6. おわりに

物流不動産は、住宅やオフィスビル、商業施設と並んで確固たる不動産カテゴリーの一つとして広く認知されるようになりました。今後もECのさらなる発展により安定的な成長が見込まれています。

DXを活用した物流不動産ならではの課題解決への取組がこれまで以上に加速し、他産業に対する物流業界の優位性を高めることが期待されています。

<参考文献>

国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/>

経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp/>

ジョーンズ ラング ラサール（株）ホームページ <https://www.joneslanglasalle.co.jp/>

株式会社プロロジスホームページ <https://www.prologis.co.jp/>

「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の概要と物流DXについて

1. はじめに

物流は、私たちの豊かな国民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラであり、人口の減少や災害の激甚化・頻発化といった課題や新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあってもその機能を十分に発揮させていく必要があります。

新たな生活様式の定着や環境変化にも対応できる物流の実現に向け、政府は2021年6月15日に「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」を閣議決定しました。本稿ではその概要と具体的な取組みの一部についてご紹介します。

2. 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の概要

総合物流施策大綱は1997年に第1次大綱が閣議決定されて以降、直近では第6次大綱（2017年度～2020年度）があります。前大綱では物流の大幅な生産性向上を図ることによって効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」の構築を目標としていました。

「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の下では、「強い」という概念にとらわれずに、継続した課題および新たな社会環境の変化に対応した施策に重点的に取り組むことが盛り込まれました。また、今後の物流が目指すべき方向性が以下（1）～（3）の3つの観点にまとめられ、関連施策の推進が求められています。

（1）物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）

物流は配送先や荷量、品目、荷姿等が毎回異なるなど機械化やデジタル化が難しい側面があります。しかし、今後人口減少による労働力不足の深刻化が想定される中、またウィズコロナの現状にお

いて、これまで物流現場において当然と考えられてきたプロセスを改善していく必要があります。

機械化やデジタル化を通じて既存のオペレーションを改善し、働き方の改革につなげることで、経験やスキルの有無だけには頼らない、ムリ・ムラ・ムダがなく円滑に流れる物流、すなわち「簡素で滑らかな物流」の実現を目指すことが求められています。

（2）労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流の実現）

物流産業では従来から労働力不足が課題とされていますが、生産年齢の減少により労働力不足に拍車がかかった場合、現状の物流サービスが提供できなくなる可能性もあります。そのため、物流事業者間において輸送業務を共同化することや、自動化・デジタル化等の取組みを通じてサプライチェーン上の無駄をなくすことが求められています。

また、物流のサービス水準維持のため、働き方改革の推進により若年層を含む担い手の確保に最大限努めるほか、デジタル機器などを駆使し、業務内容を簡素化・汎用化することで、多様な労働

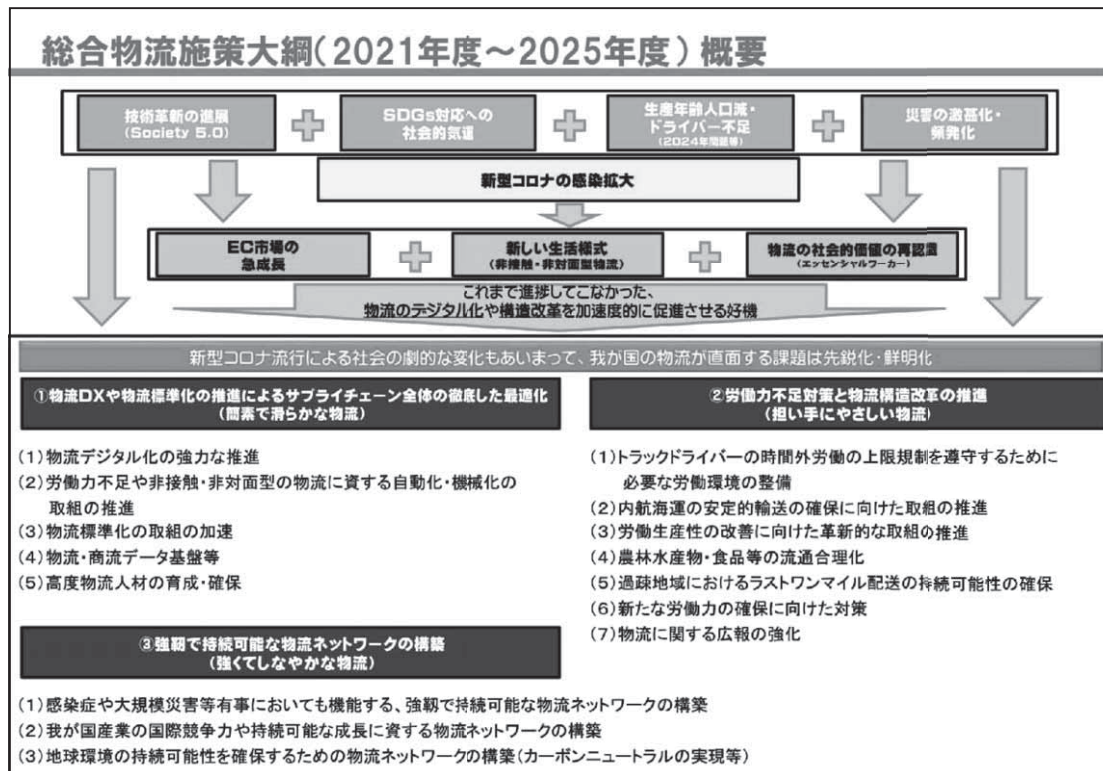
力の確保に努めることも必要となります。これらの取組みを通して担い手がゆとりを持って働ける魅力的な産業に変貌することで、「担い手にやさしい物流」の実現を目指す必要があります。

(3) 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流の実現)

昨今頻発している豪雨や台風などに起因する大規模災害や、今般の新型コロナウイルス感染症の流行により、サプライチェーンの途絶がクローズアップされています。さらには、カーボンニュート

ラルや脱炭素社会に向けた動きが加速していることや、SDGsなど国際目標への対応も必要とされており、環境対策についても最大限取組むことが求められています。

これらの社会環境の大きな変化や有事であっても物流が持続可能であることは、国の経済や国民生活を支える条件として欠かせないものであり、どのような状況にあっても維持される強靱性・弾力性を確保した、いわば「強くてしなやかな物流」の実現を目指す必要があります。



(出典：国土交通省「総合物流施策大綱(2021-2025)」概要)

3. 代表的な指標 (KPI) について

前項の(1)～(3)で位置づけた施策については、国のみならず、物流事業者や荷主、一般消費者等全てのステークホルダーの連携と協働により継続的に取組み、成果を挙げて初めて本大綱の目的が達成されます。実行性を高めるため、施策の進捗

を定量的に把握する代表的な指標(KPI)が設定され、進捗管理や検証等を行っています。

本大綱における代表的な指標(KPI)の一部を、以下の通りご紹介します。



指標名	現状値 ^(注)	目標値
(1) 物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流の実現）		
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合	—	100%（2025年度）
物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者*の割合 （*物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。）	—	70%（2025年度）
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合	—	50%（2025年度）
(2) 労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流の実現）		
物流業の労働生産性	2,569円/時（2018年度）	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる
トラックの積載効率	37.7%（2019年度）	50%（2025年度）
宅配便の再配達率	10%程度（2020年度）	7.5%程度（2025年度）
(3) 強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流の実現）		
大企業及び中堅企業の物流事業者におけるBCPの策定割合	<大企業> 68%（2019年度） <中堅企業> 50%（2019年度）	<大企業> ほぼ100%（2025年度） <中堅企業> 55%（2025年度）
モーダルシフトに関する指標 ①鉄道による貨物輸送トンキロ ②海運による貨物輸送トンキロ	①184億トンキロ （2019年度） ②358億トンキロ （2019年度）	①209億トンキロ （2025年度） ②389億トンキロ （2025年度）

（注）：既存の統計が存在しない等の理由により現状値を記載できない項目については「-」としています。

4. 物流DXについて

さまざまな社会環境の変化に対応し、前項の2.（1）～（3）で述べた目指すべき方向性を実現させるためには、特に（1）の物流DX（デジタルトランスフォーメーション。最新のデジタル技術を駆使して業務上の課題を解決し、新たなビジネスモデルを生み出すこと。）の強力な推進が必要不可欠であると考えます。ここでは物流DXによる課題解決取組みの一例をご紹介します。

（1）貨物とトラック・倉庫のマッチングシステム

現在でも荷主が貨物を運ぶための車両を手配する際には電話やFAXで運送会社へ個別に配車依頼することが多く行われています。そのため、限られた範囲の運送会社にしかな連絡ができず、近くに空き車両があっても気付かないケースもあります。

そこで近年、荷主の求車ニーズと運送会社の求

貨ニーズを結びつけるマッチングシステムを提供する企業が急速に拡大しており、異業種からの参入も少なくありません。このようなマッチングシステムにより前述した問題点を解消すべく、貨物を送りたい企業・個人と輸送を受注したい運送会社とをオンライン上でマッチングさせることでムダのない輸送を実現できます。また、配送依頼をオンライン上で受注することで、荷主・運送会社双方が配車業務に要していた時間を削減することができ、業務効率化につながる事が期待できます。

（2）ラストワンマイル輸送における先進技術の活用（自動配送ロボット、ドローン）

海外においては、物流（特にラストワンマイル輸送）の代替手段として、自動走行ロボットによる輸送の実施が既に始まっている国もあります。EC（電

子商取引)の発達や人手不足を背景として、日本の物流業界においても自動走行ロボットへのニーズは強く、国内でも多くの事業者が実証実験を実施しています。これらの取組みにおいては国土交通省のみならず警察庁や経済産業省などの関係省庁が連携し、国内での早期実現化に向けて検討が進められています。

また、同様にドローンを活用した貨物輸送の実証実験も進められています。ドローン物流の導入は、単なる輸送の効率化や迅速化にとどまらず、高齢化や過疎化が進む地域での医療アクセスの向上や買物支援など地域生活を支える社会基盤・システムの最適化にもつながることが期待されます。



(出典：国土交通省「総合物流施策大綱（2021-2025）」概要)

5. おわりに

コロナ禍を契機とした社会環境の激変や、それに適応した新たな物流への変革の要請により、これまで進捗してこなかった物流の構造改革や生産性向上に向けた取組みを加速度的に促進させる大きな好機がもたらされています。このような状況においては、前述した通り目指すべき3つの方向性の実現に向け、取組みをこれまで以上に強力に推進していく必要があります。

このため、国だけでなく多くの関係者を巻き込ん

だ持続的な推進体制を構築するため、関係省庁のみならず、荷主・物流事業者等の民間の主体、さらには各省庁の地方支分部局や地方自治体などの公的主体も一体となって、物流施策を推進していくことが肝要と考えます。

当社でもDX取組みを全社的に強く推進しており、これらの社会環境の変化やそれに対応していくための物流施策を念頭に置き、お客さまのニーズに沿ったサービス提供に努めて参ります。

<参考文献一覧>

- ・国土交通省「総合物流施策大綱（2021-2025）本文および概要」
- ・LOGI BIZ online (<https://online.logi-biz.com>)
- ・警察庁「特定自動配送ロボット等の公道実証実験に係る道路使用許可基準」の概要

「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の概要と物流DXについて



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.80

発行日 2021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

2021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2021」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

【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
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