

グローバルマリン通信

# GMT

— Global Marine Tsushin —

No.82 2022.4

- ・ 海外保険事情 中国・北京
- ・ 「グリーン成長戦略」における物流分野の取組内容について
- ・ 海外での船舶海難事故に関する留意点

立ちどまらない保険。

**MS&AD** 三井住友海上



# Contents

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 海外保険事情 中国・北京.....                | 01 |
| 「グリーン成長戦略」における物流分野の取組内容について..... | 05 |
| 海外での船舶海難事故に関する留意点.....           | 09 |

# 海外保険事情 中国・北京

## 1. 北京の概要

北京は中華人民共和国の首都であり、夏と冬の2つの季節のオリンピックが世界で初めて開催された都市でもあります。北京市は、省と同格の一級行政区画である直轄市（中国では、北京市、上海市、重慶市、天津市の4直轄市）に該当します。

面積はおおよそ日本の四国に近い16.4万km<sup>2</sup>、常住人口は2,189万人です。

北京市は、政治の中心地とのイメージを持たれる方が多いと思いますが、経済都市としても大きな変貌を遂げようとしています。2015年国務院により北京市は全国で唯一の「サービス産業総合モデル都市」に指定され、金融業を中心とするサービス業は大きく発展しています。国家統計局2020年データによると北京市の第三次産業のGDPに占める割合は中国全土の平均を約30ポイント上回る84%となり、第三次産業のGDPは上海市をも上回り都市別で全国一位となっています。

さらに、中国政府は、2004年「京津冀（北京市・天津市・河北省）一体化」を提唱し、上海を中心とする「長江デルタ」、広州を中心とする「珠江デルタ」に並ぶ新たな北京を中心とする経済圏の創設を目指しています。

この京津冀一体化政策を推し進めるために、2017年北京市中心から南へ約130kmほど離れた地域に国家級新区「雄安新区」が設置されました。習近平国家主席が主導する「千年大計（1000年に渡る大計画）」として、2035年に都市部の建設を完成し、2050年に国際先進都市となる未来像が明示されています。



天安門（2021年12月撮影）

## 2. 中国の物流事情

中国における、輸送モード別貨物輸送量は以下の通りです。

| 輸送モード  | 2015 年           |         | 2020 年           |         |                   |
|--------|------------------|---------|------------------|---------|-------------------|
|        | 貨物輸送重量<br>単位：億トン | 構成比     | 貨物輸送重量<br>単位：億トン | 構成比     | 貨物輸送重量<br>対2015年比 |
| 鉄道     | 33.58            | 8.04%   | 45.52            | 9.62%   | 135.6%            |
| 道路     | 315              | 75.43%  | 342.64           | 72.45%  | 108.8%            |
| 水運     | 61.36            | 14.69%  | 76.16            | 16.10%  | 124.1%            |
| 民間航空   | 0.06             | 0.02%   | 0.07             | 0.01%   | 116.7%            |
| パイプライン | 7.59             | 1.82%   | 8.56             | 1.81%   | 112.8%            |
| 合計     | 417.59           | 100.00% | 472.95           | 100.00% | 113.3%            |

出典：中国国家统计局HP

2015年と比較し、海上輸送及び鉄道輸送が伸びています。今回は、海上輸送および鉄道輸送の最近の動向についてご紹介します。

### (1) 海上輸送

2020年世界のコンテナ取扱量トップ10ランキングでは中国が7港を占めており、圧倒的な存在感を示しています。1980年当時は香港1港のみがトッ

プ10入りしており、近年の中国の躍進がいかに著しいことかを物語っています。

### 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング

(単位：万 TEU)

| 1980 年 |               |       | 2020 年（速報値） |                   |         |
|--------|---------------|-------|-------------|-------------------|---------|
| 順位     | 港湾名（国・地域名）    | 取扱量   | 順位          | 港湾名（国・地域名）        | 取扱量     |
| 1      | ニューヨーク（米国）    | 194.7 | 1           | 上海（中国）            | 4,350.1 |
| 2      | ロッテルダム（オランダ）  | 190.1 | 2           | シンガポール            | 3,678.1 |
| 3      | 香港            | 146.5 | 3           | 寧波—舟山（中国）         | 2,873.4 |
| 4      | 神戸（日本）        | 145.6 | 4           | 深圳（中国）            | 2,655.3 |
| 5      | 高雄（台湾）        | 97.9  | 5           | 広州（中国）            | 2,319.2 |
| 6      | シンガポール        | 91.7  | 6           | 青島（中国）            | 2,200.5 |
| 7      | サンファン（プエルトリコ） | 85.2  | 7           | 釜山（韓国）            | 2,159.9 |
| 8      | ロングビーチ（米国）    | 82.5  | 8           | 天津（中国）            | 1,835.6 |
| 9      | ハンブルグ（ドイツ）    | 78.3  | 9           | 香港（中国）            | 1,797.1 |
| 10     | オークランド（米国）    | 78.2  | 10          | ロサンゼルス／ロングビーチ（米国） | 1,732.7 |

出典：国土交通省HP

中国は、このように世界の海上輸送拠点の中心ですが、2020年後半から顕著となったコンテナ不足による運賃の高騰が大きな問題となっています。これは中国が早期に新型コロナウイルスを封じ込め生産の回復を果たすも、主要相手先が感染拡大に

よりコンテナ物流インフラが正常稼働できず、空コンテナが滞留し中国への返却が滞ったことや米国を中心とした需要の回復に供給が追いつかない状況によるものであり、依然正常稼働に戻っていない状況となっています。





また、昨今、中国の主要港湾では5G技術と中国独自の北斗衛星測位システムを利用したスマートコンテナ埠頭として、コンテナ積み下ろしの無人化が

急速に進んでいます。コンテナの輸送から船積みまでの作業の全面自動化、無人化は今後の主流となると考えられます。



2021年6月撮影、江蘇省太倉港。コンテナ積み下ろしの自動化は既に完成している。



## (2) 鉄道輸送

鉄道輸送は、環境に配慮したグリーンロジ対応の有効な輸送モードとして、また新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する中で非接触の安定した輸送モードとして、役割が目まぐるしく変わっています。

鉄道営業キロは2020年現在14.6万キロと5年間で約20%延長されており、貨物輸送重量では2015年と比較し、35.6%増大しています。これは輸送モード別では最大の伸び率です。

最近、一帯一路政策の推進により国際鉄道ルー

トでの輸送が急増しています。中国～欧州間の「中欧班列」は、感染拡大による航空旅客便の減便や、運賃高騰による航空輸送、海上輸送からの代替需要もあり、2020年の運航実績では1万2,400便、前年比50.8%増となっています。

また、2021年12月中国ラオス鉄道が開通しました。これは中国の雲南省昆明とラオスのビエンチャンとの間の1,035キロを約10時間で結ぶもので、中国から東南アジアに向けた輸送が今後も増え続けるものと考えられます。

## 3. 中国の保険事情

2021年損害保険元受保険料は13,676億元（約24.6兆円）であり、2012年から2021年まで元受保険料推移は、10年間で約2.5倍の成長となっています。



出典：中国銀行保険監督管理委員会 統計（単位：億元）

2012年当時の中国損害保険市場は、収入保険料総額で世界第5位、日本の約8割の規模でしかありませんでしたが、直近の2020年データでは、アメリカに次ぐ世界第2位、日本の約2.6倍の市場規模に成長しております。このような市場規模であり

ながら、損害保険の一人当たり保険料は全世界平均の半分以下、日本と比較するとまだ1/4にも届かず、今後の持続的な成長が期待されるマーケットに変わりはありません。

#### 4. 三井住友海上の営業体制

当社は、三井住友海上本社100%出資の「三井住友海上火災保険（中国）有限公司」を設立し、中国での保険サービスを提供しております。

日本人駐在員19名、現地スタッフ約310名の体制で本社のある上海を含め下記6拠点にて営業を行っております。

取り扱い保険料は日系保険会社中1位の規模であり、健全な経営と親会社の盤石なサポートが評

価され、S&P社より14年連続「A」格付けを取得しています。

また、MS&ADインシュアランスグループでリスク関連事業を担うMS&ADインターリスク総研の中国法人「瑛得管理諮詢（上海）有限公司（インターリスク上海）」は、中国でのリスクマネジメントサービスを提供しております。

##### 【連絡先】（すべて日本語での対応可）

三井住友海上火災保険（中国）有限公司

|                                                                 |                      |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------|
| <a href="http://www.ms-ins.com.cn">http://www.ms-ins.com.cn</a> | TEL：86-21-6877-7800  |
| ■上海営業部                                                          | TEL：86-21-6877-7899  |
| ■北京支店                                                           | TEL：86-10-8559-8000  |
| ■江蘇支店                                                           | TEL：86-510-8112-2333 |
| ■蘇州営業サービス部                                                      | TEL：86-512-6280-8839 |
| ■広東支店                                                           | TEL：86-20-3819-1700  |
| ■深セン営業サービス部                                                     | TEL：86-755-2394-4805 |

瑛得管理諮詢（上海）有限公司 [インターリスク上海]

<http://www.inter-shanghai.com.cn> TEL：86-21-6841-0611

##### <参考文献一覧>

「中国保険年鑑（2020）」

「中国経済と日本企業2021年白書」中国日本商会

中国国家统计局HP [www.data.stats.gov.cn](http://www.data.stats.gov.cn)

中国交通运输部HP [www.mot.gov.cn](http://www.mot.gov.cn)

国土交通省HP [www.mlit.go.jp](http://www.mlit.go.jp)

中国銀行保險監督管理委員会HP [www.cbirc.gov.cn](http://www.cbirc.gov.cn)

# 「グリーン成長戦略」における物流分野の取組内容について

## 1. はじめに

2015年のCOP21（国連気候変動枠組条約第21回締約国会議）におけるパリ協定の採択以降、機関投資家によるESG投資の強化や消費者におけるエコ意識の高まり、さらに社会課題への意識が高いミレニアル世代の台頭もあり、脱炭素社会の実現に向けた潮流が本格化しています。

日本政府もこうした動きを捉え、2020年10月に「2050年カーボンニュートラル」を宣言し、また、同年12月にはグリーン成長戦略を発表しました。本稿では、グリーン成長戦略の概要および物流分野における脱炭素化に向けた取組内容についてご紹介します。

### ＜脱炭素社会の実現に向けた潮流のイメージ＞

|          |                                                            |
|----------|------------------------------------------------------------|
| 国際社会     | ・パリ協定等の気候変動に関する国際的枠組みの制定<br>・WMB、SBT、RE100、TCFD（注）等のイニシアチブ |
| 各国政府     | ・気候変動に関する規制・ルールを強化する動き<br>・脱炭素関連の政策策定、投資計画                 |
| 企業       | ・既存ビジネスの脱炭素化に向けた投資の増加<br>・新たなビジネス機会の創出                     |
| 投資家・金融機関 | ・ESG投資の強化<br>・投資先企業に対する気候変動対応の要求                           |
| 消費者      | ・エコ意識の更なる高まり<br>・社会課題への意識が高いミレニアル世代の台頭                     |

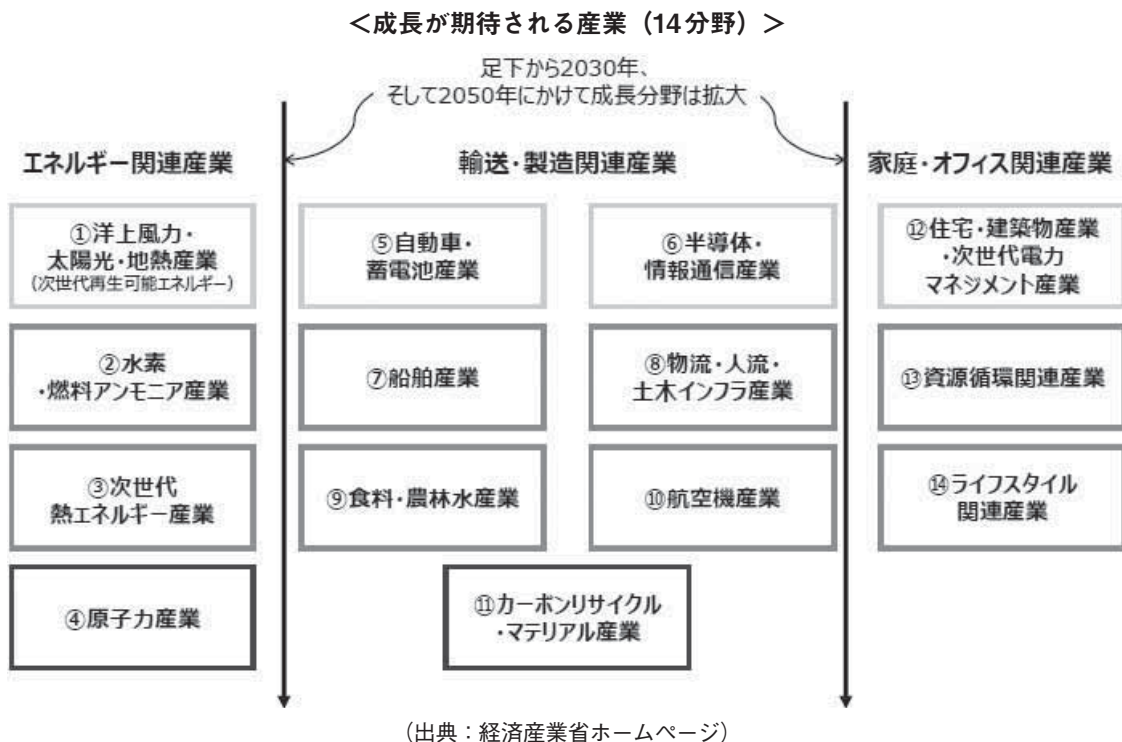
脱炭素社会の実現に向けた潮流の本格化

（注）WMB：We Mean Businessの略。企業や投資の温暖化対策を推進している国際機関やシンクタンクおよびNGOなどが運営しているプラットフォーム。  
SBT：Science Based Targetsの略。パリ協定の水準に整合する、企業における温室効果ガス排出削減目標のこと。  
RE100：企業活動に必要なエネルギーの100%を水力や太陽光などの再生可能エネルギーで調達することを目指す企業の連合体。  
TCFD：Task Force on Climate-related Financial Disclosuresの略。企業等に対し、気候変動関連リスクおよび機会に関する各種情報開示を推奨。

## 2. グリーン成長戦略の概要

グリーン成長戦略は、温暖化対策を積極的に行うことで産業構造や社会経済の変革をもたらし、更なる成長へつなげるという経済と環境の好循環を作る産業政策として位置づけられています。成長が期待される産業（14分野）において、高い目標

を設定し、あらゆる政策を導入することとし、重要分野ごとに実行計画を策定しています。実行計画の中に当該分野における現状と課題、今後の取組方針を明確に示した上で、2050年までの時間軸をもった工程表を提示しています。



### 3. 物流分野における課題と取組内容

物流に関連する産業（船舶産業および物流産業）も成長が期待される産業として掲げられており、課題と取組内容が整理されています。

#### （1）課題

##### ① 船舶産業

「2050年カーボンニュートラル」を目指すに当たり、海外からの輸入が想定されている水素等の脱炭素燃料の供給の大半を担う船舶のカーボンニュートラル化も必然的に求められますが、以下のような課題があるとされています。

| 課題                                         | 内容                                                                                                      |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| カーボンフリーな代替燃料への転換                           | ✓ 遠距離・大型船向けに水素・燃料アンモニアの直接燃焼が可能なエンジンや燃料供給システムが存在しない                                                      |
| LNG燃料船の高効率化                                | ✓ LNG燃料船の普及を推進する中で、LNG燃料はエネルギー密度が低く、かさばるため、燃料タンクの容量が大きくなり、貨物のスペースなどを圧迫する                                |
| 省エネ・省CO <sub>2</sub> 排出船舶の導入・普及を促進する枠組みの整備 | ✓ 既存船にはCO <sub>2</sub> 排出規制の国際的な枠組みが存在せず、環境性能の優れた新造船への代替が進んでいない<br>✓ カーボンニュートラル推進に向けたロードマップが内航海運には存在しない |

##### ② 物流産業

港湾は輸出入貨物の99.6%が経由する国際物流の結節点であり、日本のCO<sub>2</sub>排出量の約6割を占める産業の多くが立地する産業拠点です（図1参照）。また、日本のCO<sub>2</sub>排出量の約7%をトラック（営業

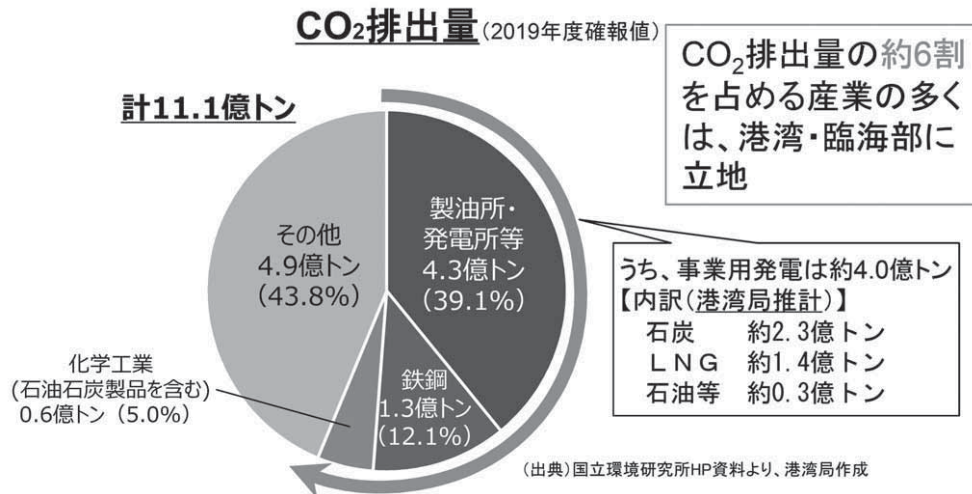
用・自家用計）が占めています。既に環境に配慮した交通ネットワーク等の構築・導入や維持管理、利活用の各フェーズにおける技術開発、社会実装を通じてカーボンニュートラルが目指されていますが、以下のような課題があるとされています。

「グリーン成長戦略」における物流分野の取組内容について





| 課題                   | 内容                                                                                     |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| カーボンニュートラルポートの形成     | ✓ 水素や燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な調達が可能となる輸送手段や受入体制が確立されていない<br>✓ 海外における資源の確保及び積出港の輸送環境が整備されていない |
| グリーン物流、輸送効率化・低炭素化の推進 | ✓ CO <sub>2</sub> 排出量の少ないグリーン物流への転換、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化の推進が十分ではない                  |

<図1：日本のCO<sub>2</sub>排出量>

(出典：国土交通省ホームページ)

## (2) 取組内容

前述の課題に対し、「グリーン成長戦略」では税 あらゆる政策を盛り込んだ今後の取組内容が定め  
制度の改正、規制改革・標準化、国際連携など、 られています。

| 産業 | 課題                                           | 今後の主な取組内容                                                                                                                             |
|----|----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 船舶 | カーボンフリーな代替燃料への転換                             | ✓ 遠距離・大型船向けに水素・燃料アンモニアを直接燃焼するエンジンの開発・実用化<br>✓ 燃料タンク、燃料供給システム等の技術開発                                                                    |
|    | LNG燃料船の高効率化                                  | ✓ CO <sub>2</sub> 削減効果の高いエンジン等の技術開発<br>✓ スペース効率の高い革新的な燃料タンクや燃料供給システムの開発及び生産基盤の確立                                                      |
|    | 省エネ・省CO <sub>2</sub> 排出船舶の導入・普及              | ✓ 燃費規制等のルール作りに取り組み、燃費性能が劣る船舶の新造代替の促進<br>✓ 既存船の燃費性能規制 (EEXI) <sup>(注)</sup> 及び燃費実績の格付け制度の早期実施<br>✓ 内航海運のカーボンニュートラル推進に向けたロードマップの策定      |
| 物流 | 港湾のCO <sub>2</sub> 排出量削減に向けてカーボンニュートラルポートの形成 | ✓ デジタル物流システムの構築によるコンテナターミナルゲート前渋滞の緩和<br>✓ 水素・アンモニア・LNG等燃料船舶への燃料供給体制の整備<br>✓ 洋上風力で発電した電力の活用<br>✓ 港湾・臨海部に立地する事業者の脱炭素化                   |
|    | グリーン物流、輸送効率化・低炭素化の推進                         | ✓ モーダルシフトや、共同輸配送、輸送網の集約を推進<br>✓ デジタル化や荷主・事業者連携等による生産性や積載効率の向上<br>✓ 地域内輸配送の電動化、長距離輸送の燃料の脱炭素化<br>✓ 自動配送ロボットを用いた配送の社会実装に向けた技術開発やサービス化の推進 |

(注) 既存船の燃費性能を事前に検査、認証し、毎年の実績を確認する仕組み。

## 4. おわりに

地球温暖化への対応を経済成長への制約やコストとして捉えるのではなく、国際的にも成長の機会と捉えるようになってきています。2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、税制や規制改革等の政策面のみならず、脱炭素関連の技術革新やイノベーションが必要となります。このため、産学

官が一体となって各種取組を推進していくことが肝要と考えられます。

物流業界においては、共同輸配送や自動配送ロボット等の導入による輸送の効率化を通じ、脱炭素化に加えて、深刻化するドライバー不足等の社会課題の解決にも資することが期待されます。

### <参考文献>

経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp/index.html>

国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/index.html>

# 海外での船舶海難事故に関する留意点

海上航行中の船舶が衝突や座礁等の海難事故に遭遇すると、船舶や貨物の直接的な損害の程度とは別に、船舶の滞船や救助費用などの費用が発生します。事故の発生場所によっては、地域固有の事情から滞船が長期に及ぶことや、費用が高額になることがあります。これは、船会社だけでなく、

貨物到着の遅延が長引いたり共同海損分担額が高額となるという形で、貨物の荷主にも影響します。

本稿では、ひとたび事故が発生すると予想外な遅延や費用発生があり得る国・地域として中国とトルコ、ベトナムの状況と留意点をご紹介します。

## 1. 中国領海内における船舶同士の衝突

日本にとって中国は最大の貿易相手国であり、日々多数の日本関係船が中国に寄港しています。日本関係船が海難事故、特に船舶同士の衝突事故に巻き込まれることが多くなっていますが、その事故対応には以下の留意すべき点があります。

### (1) 中国海事局の介入

中国領海内で衝突事故が発生すると、日本の海上保安庁に相当する「中国海事局（China Maritime Safety Administration、以下CMSA）」が介入し、解決に向けた調査や本船の解放に向けた条件を示す役割を担います。本船が解放されるためにはCMSAの求める条件を満たす対応を迅速かつ的確に進める必要があり、対応を誤ると長期間の滞船につながる可能性があるため注意が必要です。

CMSAから示される解放の条件として最も多いケースは、双方または一方の船舶が加入している保険会社に保証状の発行を求めるものです。特に中国の内航船や漁船との衝突事故においてはこの傾向が顕著となります。船舶の衝突における相互または一方の損害賠償は民事紛争の範疇であり、日本の感覚では公的な機関が介入することには違和感がありますが、これが中国における現行実務と

なっており、十分に理解したうえで対応を進めることが求められます。

CMSAが保証状の発行を解放条件とした場合、保証状の発行会社を中国国内の保険会社または金融機関に限定することもあり、その場合はご加入の保険会社と対応を協議いただく必要があります。

### (2) 中国海警局の介入

2021年2月1日、中国で「中国沿岸警備隊法」が施行され、「中国海警局<sup>(注1)</sup>（China Coast Guard、以下CCG）」が船員の死傷等、事件性のある海難事故に対して捜査を名目に介入できる法律が整備されましたがCMSAの役割と一部重複しており、CMSAとCCG間での事故処理をめぐる行違いにより本船に長期滞船が生じた事例が確認されています。事故が発生し、中国当局に「事件性有り」と判断される可能性がある場合は、早期にCMSAと協議し、CCG介入の有無及び本船の解放条件を確認して対策を講じることが重要となります。

(注1) 2013年に「国家海洋局」の下部組織として発足、2018年に軍組織に編入されている。

### (3) 実際に事故に遭遇したら

船会社がとるべき最も有効な対応は保険会社（衝突損害賠償責任をカバーする船体保険会社またはP&Iクラブ）との緊密な連携です。

当社は中国全土をカバーする現地エージェントネットワークを構築すると共に、有能な海事弁護士事務所とも強固な関係を築いており、最新の情報

に基づき現地での細やかな対応を実現しています。また、CMSAが中国国内の保険会社が発行する保証状を求めた場合でも、当社は現地保険会社である「China Reinsurance (Group) Corporation」と提携関係にあり、同社を経由した速やかな保証状手配が可能です。

## 2. トルコにおける船舶の救助

黒海とエーゲ海をつなぐトルコ海峡は東ヨーロッパにおける海上物流の要衝であり、年間約5万隻の船舶が同海峡を通航しています。潮流が速く、特に黒海へと続くボスポラス海峡は幅の狭いカーブが多い等の特徴もあり、過去にも重大海難事故が発生している「難所」と言える海域ですが、この「難所」において事故が発生し、救助を要する事態に発展すると高額な救助料が請求され、滞船も長期に及ぶ可能性があります。

### (1) 「沿岸安全総局」の独占

最大の特徴は、本海域における船舶の救助を同国営の「沿岸安全総局（Directorate General of Coastal Safety、以下DGCS）」が独占的に行っていることです。DGCSは日本で言うところの海上保安庁の業務（海域の交通管制や情報開示等）に加えて海難救助作業を独占的に行う権限を有します。

DGCSは海峡内に複数の基地を構え、24時間365日監視しています。多数の人員をスタンバイさせ、航行船舶の事故やトラブルを検知した場合は短時間で出動することが可能とされています。したがって、火災や浸水等の深刻な事故が発生した場合の迅速さは評価されるべきですが、一方で切迫した危険とまでは言えない状況下における救助作業ではその独占的権限に起因して次の点が懸念されます。

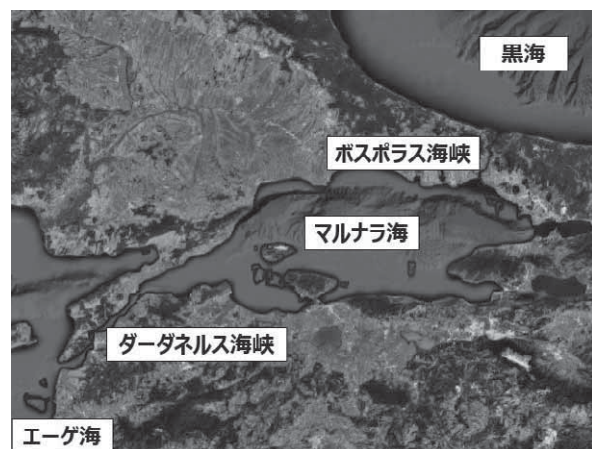


図1：トルコ海峡全体地図

マルナラ海を中心に両端のダーダネルス海峡、ボスポラス海峡で構成

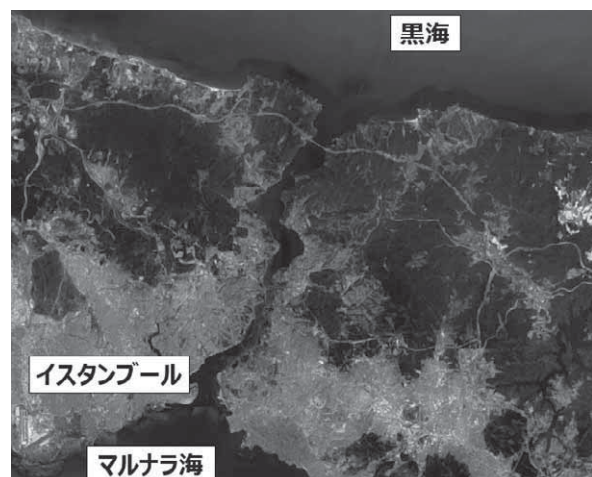


図2：ボスポラス海峡拡大地図





## (2) 独占が引き起こす問題

### ①救助費の高額化

他の救助業者との競争原理が働かないことが高額化の最大の要因ですが、これに加え、DGCSは救助に備えて多額の人的・物的投資を行っており、これにより迅速な救助が実現できているとして高額な救助費を求める傾向にあります<sup>(注2)〇</sup>

### ②特殊な救助契約の要求

船舶の救助においては「Lloyds Open Form、以下LOF」が世界で最も一般的に使用されている救助契約書式ですが、DGCSはこのLOFではなく、独自の「Turks 2015」という救助契約書式の使用を求めます。この「Turks 2015」の特徴は以下の通りです。

- ・船会社は救助費全額の支払い義務を負う

LOFによる救助が行われた場合、船会社は救助費総額に対して、救助された船舶の価額に応じた救助費、すなわち「救助費の船舶分担額」のみの支払い義務を負います。これに対しTurks 2015の下では本船上の貨物の所有者<sup>(注3)</sup>が本来負担し、救助業者に直接支払うべき救助費用、すなわち「救助費の貨物分担額」を含めた救助費全額（船舶分担額＋貨物分担額）を船会社が支払う義務を負います。

船会社が加入している一般的な船体保険契約では「救助費の船舶分担額」が保険金の支払い対象となっており、貨物の分担額の保証や支払いを船体保険会社に求めることはできません<sup>(注4)〇</sup>

従って、貨物分担額は船会社が一時的に立て替え払いを行うことになり、船会社が大きな負担を負うことになります。

- ・仲裁人の高額な報酬

救助費を巡るDGCSとの交渉が不調に終わり、仲裁手続きで解決を図る場合が考えられますが、仲裁人の報酬は裁定された救助費の12%と取り決められています。この結果、裁定額が高ければ高いほど仲裁人が高額の報酬を得ることになり、Turks 2015の下では仲裁手続き可否をより一層慎重に判断せざるを得ないこととなります。

## (3) 実際に事故に遭遇したら

トルコの国内法はTurks 2015の使用を強制するものではありません。したがって実際に事故に遭遇した場合で、かつ救助に緊急性が要求されない場合はTurks 2015での救助契約締結を避けることが後の費用支出や滞船期間を減じることにつながります。まずは保険会社と緊密に連携し、現地の有能な弁護士を起用してDGCSとの協議に臨み、状況に応じた最も適切な救助契約を探ることになります。

(注2) トルコ含めた各国が批准する1989年海難救助条約において、「救助作業の迅速性」が救助費決定時の評価項目の一つに列挙され、DGCS側の主張の根拠となっている。

(注3) 定期用船の場合は燃料油の所有者である定期用船者も含まれる。

(注4) 別途特約がある場合を除く。

### 3. ベトナムにおける現地内航船との衝突

ベトナムにおいて現地内航船や漁船との衝突事故が発生した場合、即時現金払いでの賠償を要求される可能性が高く、長期滞船につながる傾向があります。

#### (1) 現地港湾当局による拘束

ベトナムは各地の港湾当局（Port Authority）が外国船に対して長期に亘る取調べを行い、実質的に拘束することで、自国側関係者に有利となる示談解決に仕向ける傾向があります。現地法では当局が最大50日の取調べが可能とされており、滞船期間の長期化傾向の要因となっています。

#### (2) 相手船側の経済的背景

相手船側は無保険等の理由で保険会社や弁護士等の専門家が賠償協議に介入しないことが多く、相手の損害立証が不十分かつ過大な請求になる傾

向があり、過失割合や損害認定等の減額交渉が難航する場合が多いのも特徴です。

また、相手船側（特に小規模事業者や個人）は外貨払いを受け入れない傾向にあり、示談合意が成立しても外貨から現地通貨（ベトナム・ドン）への換金に時間を要し（1日あたりの換金上限あり）、本船の出港が遅れる可能性があることにも注意が必要です。

#### (3) 実際に事故に遭遇したら

同国領海内にて事故が発生した場合、上述した中国やトルコでのケースと同様に保険会社との緊密な連携が必要です。当社は現地エージェントや弁護士事務所と連携し、港湾当局への対応や賠償金の受渡し手法の事前確認等、本船の早期解放を全力でサポートします。

### 4. おわりに

今回は当社が過去に経験した海難事故の中から、特に注意を要する国・地域を紹介しました。当社は日々の事故対応において得た知見や国内外のネットワークから収集した最新情報を蓄積し、実際の事

故発生時はあらゆる可能性を想定しながら関係者と連携し、ベストな解決策を提供して参ります。

以 上



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

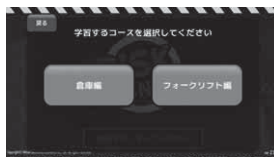
倉庫編

フォークリフト編

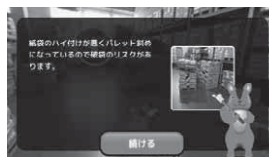
**1**つのアプリで **2**つのステージを体験できる！

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.82

発行日 2022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/](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  
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

### 【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  
グランドラム  
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