

グローバルマリン通信

# GMT

— Global Marine Tsushin —

No.83 2022.7

- ・海外保険事情 インド
- ・海事産業強化法～内航船員の働き方について～
- ・リアルタイム貨物トラッキングサービスの活用

立ちどまらない保険。

**MS&AD** 三井住友海上



# Contents

海外保険事情 インド	01
海事産業強化法～内航船員の働き方について～	06
リアルタイム貨物トラッキングサービスの活用	10

# 海外保険事情 インド

## 1. インドの概要

インドは2020年度に新型コロナウイルスの感染拡大により3月からインド全土でのロックダウンを実施したことで経済活動が停滞する事態に陥りましたが、2020年度後半からは経済活動の再開が本格化し、回復基調に転じました。2021年度は新型コロナ第2波・第3波の影響を受けたものの、再度回復基調に転じ、IMFによる2022年度のインドのGDP成長率見通しは9.0%と高い水準での成長が見込まれています。

世界2位の人口14億人を抱え、しかもその半数

が25歳以下の若い人口構成であることから、今後、巨大マーケットとなりうる要素を備えています。地政学的にも中東や中央アジアに近く、日本やアジア諸国にとって海上交通の要衝に位置しています。製造業にとっては将来的な輸出の拠点としても期待されており、昨今は日本からのサービス業の進出も見られるようになりました。実際にインドへの日本企業の進出拠点数も、2008年の438拠点から、2020年10月現在では1,455拠点へ増加しています。

## 2. インドの物流事情

### (1) 概要

インドは日本の約9倍という広大な国土を有しており、また、主要都市が東西南北に分布していることから、主要都市間の距離は1,000キロメートルを超えています。主要都市間に道路を敷設して輸送を行う陸上輸送（トラック）がインドにおける物流の約7割を占めています。

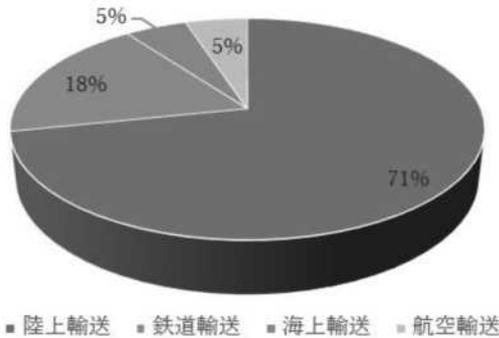
インドにおける物流の輸送種別割合は以下表のとおりです。いずれもインフラが未整備であり、特に主力となる道路輸送においては道路コンディションの悪さなどに起因する事故が多発しています。そのため、政府は長期的に各輸送分野への投資を進め、インフラの整備に注力しています。

<インドの主要都市と距離>



(国土交通省 国土交通政策研究所、「国土交通政策研究第101号 インドの物流事情に関する調査研究」、2012年3月)

輸送種類割合



(出典：Statista: <https://www.statista.com/statistics/667440/road-transport-freight-india/>)

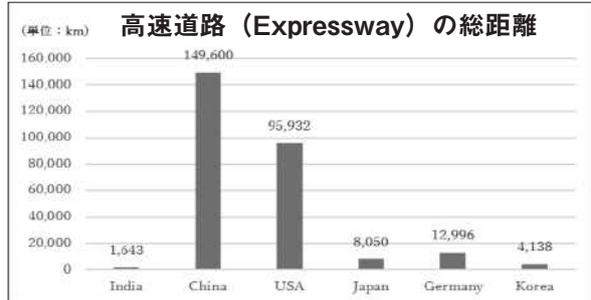
## (2) 道路輸送

### ①現状

- ・ インドの道路網、特にExpressway（高速道路の一種）は他国と比べて総距離が短く、未整備な状況です。
- ・ 所有台数が5台未満の小規模な事業者が大半を占めており、未熟なドライバーの雇用・古い車両の使用・過積載が問題になっています。
- ・ 貨物の取り扱いに習熟した人材が不足しており道路の整備が不十分など、道路環境も輸送に適していない状況です。

### ②今後の計画

- ・ 道路輸送に関する政府の今後のインフラ投資金額は累計で10兆6,500億ルピー程度（約18兆円）になる見込みです。
- ・ 2040年までにExpresswayを含む高速道路の総延長を現在の52,000キロメートルから75,000キロメートルに拡大することを目標としています。
- ・ ガソリン車からの脱却を大きな課題としており、エタノール混合や電気自動車・水素自動車への投資を拡大しています。
- ・ 貨物の取り扱いや管理のためのデジタル技術の導入も強化される見込みです。



(出典：JETRO「インドにおける物流実態調査」2022年2月をもとに作成)

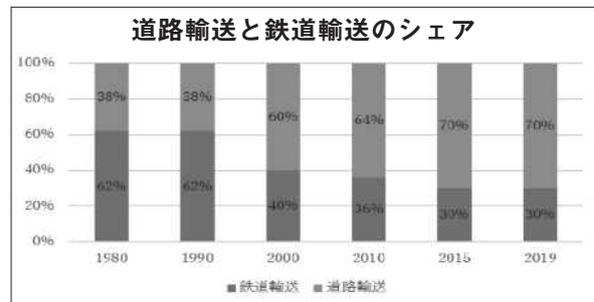
## (3) 鉄道輸送

### ①現状

- ・ 鉄道網の未整備と輸送のキャパシティ不足が大きな課題となっています。
- ・ 貨物列車と通常の列車が線路を共有しており、貨物列車専用の鉄道網は未整備の状況です。
- ・ 鉄道輸送の燃料は石炭に依存していることもありガソリンを使用する道路輸送に比べるとコストが高くなっています。

### ②今後の計画

- ・ 政府は2017年から2020年の間に鉄道輸送への投資を年間10%のペースで増加させてきました。
- ・ 政府はmulti modal transportation（マルチモーダル輸送）を奨励しており、道路輸送と鉄道輸送の割合を2019年の30%から引き上げ、2032年までに50%にすることを目標としています。



(出典：JETRO「インドにおける物流実態調査」2022年2月をもとに作成)



#### (4) 海上輸送

##### ①現状

- ・ インドの海岸線は非常に長く、多くの港が存在する一方で、港湾の整備が十分に進んでいるのはマハラシュトラ州のムンバイ港とグジャラート州のカンドラ港の2港のみであり、この2港のコンテナ取扱量が6割強を占めています。
- ・ 港から配達先までのラストワンマイルの接続が悪いことや港での貨物の取り扱いに未熟な業者が多いことが課題となっています。

##### ②今後の計画

- ・ 2016年に111の航路を「National Waterway」と定め、国営水路法を制定しました。この水路の長さは24州にまたがり、20,275キロメートルになります。
- ・ 投資計画Maritime India Visionでは、港湾や海運などに対して2030年までに3兆円の投資を行う予定です。



メジャー港とムンドラ港における年間コンテナ取扱量 (2020年)

港湾	コンテナ取扱量 (千TEU)	%シェア
1 ムンドラ	5,650	34.7%
2 JNPT	4,677	28.7%
3 チェンナイ	1,387	8.5%
4 トゥティコリン	762	4.7%
5 コルカタ	690	4.2%
6 コーチン	690	4.2%
7 カンドラ	510	3.1%
8 ヴィシャーカパトナム	481	3.0%
9 カマラジャー	201	1.2%
10 ニューマンガロール	150	0.9%
11 ムンバイ	25	0.2%
12 マルマガオ	22	0.1%
13 パラディブ	16	0.1%
合計 (インド全体)	16,285	100%

2020年にムンドラ港がJNPT港を抜いてインド最大のコンテナ港となった

(出典: JETRO 「インドにおける物流実態調査」 2022年2月より抜粋)

#### (5) 航空輸送

##### ①現状

- ・ 航空貨物の取扱いはムンバイ空港、デリー空港、チェンナイ空港、バンガロール空港の四つの空港で86%を占めており、他の地方空港における航空貨物取扱量は極めて小規模となっています。
- ・ 航空輸送は非常にコストが高く、道路輸送の4倍～5倍、海上輸送の12倍～16倍程度となっています。そのため、航空輸送の需要は極めて限定的です。

- ・ 一方で、医薬品やe-コマースなどの分野で、輸送期間を短縮できる航空輸送へのニーズが高まっています。

##### ②今後の計画

- ・ インド政府は新しい空港への投資を行い、空港の近代化を進めています。
- ・ 2018年まで貨物専用航空機がインドには存在していませんでしたが、2021年まで民間の航空会社が25機の貨物専用航空機を保有するなど、航空貨物量の増加を目指す取り組みを行ってきており、今後も増加する見込みです。

インドの国際貨物取扱量トップ10の空港  
India Top 10 Airports based on International Cargo Handling



(出典：JETRO「インドにおける物流実態調査」2022年2月より抜粋)

### 3. インドにおける物流インフラ投資戦略

2021年度のインドGDPにおいて物流・貿易関連事業が占める割合は17%程度と推測され、年々拡大傾向にあります。また、物流業の従事者数は2,200万人程度と推測されます。物流・貿易関連事業者のほとんどは、極めて小規模な運送会社や倉庫業者です。また、物流業を管轄する官庁が複数存在するため、関係当局の許認可取得に時間がかかるのも特徴です。

インドにおける物流事情の問題点として、劣悪な鉄道・道路状況、十分とは言えない物流事業者の従業員等育、遅れているデジタル化の普及とそれに伴うコスト効率の低さがあげられます。

このような状況をうけ、インド政府は国家開発計

画において、公共インフラの整備促進を重点施策に掲げています。また、2014年頃から高速鉄道、貨物専用鉄道といった鉄道関連事業へのFDI（海外直接投資）規制を緩和してきました。代表的な事例としては、デリー～ムンバイ間貨物専用鉄道（WDFC:Western Dedicated Freight Corridor）やムンバイ～アーメダバード間高速鉄道（いわゆる「新幹線」計画）といった例があげられ、日系企業も参加しています。地元農家の抗議活動などのインドならではの用地取得の困難さやコロナ禍を乗り越え、Make in IndiaやDigital Indiaといったスローガンのもと、インド企業と日系企業が協力しながらインフラ整備を進めています。

### 4. インドの損害保険事情

#### (1) 沿革：

1973年に損害保険会社の国有化法が施行され、107社の保険会社が国営保険会社4社に統合されました。2000年になると民間へ市場開放が行われ、同時に外資による出資も26%を上限に認められるようになりました。2007年には自動車賠償責任保険以外で料率の自由化が始まりました。2015年3

月には、外資による出資上限が26%から49%へ緩和され、同年10月には外国再保険会社の支店設立が、2016年3月にはロイズのインド進出が認められるようになりました。

2021年には外資による出資上限が74%へ緩和され、今後は外資が過半を占めるケースも出てくることを見込まれます。



## (2) 市場概況：

インドにおける2020年度の元受収入保険料は、1.7兆ルピー（約2.7兆円）であり、新型コロナウイルスの影響もあって前期比2%の伸びに留まりましたが、2019年度までは2桁成長を維持していました。

損害保険の浸透率（GDPに占める保険料割合）は0.9%、密度（人口一人当たりの保険料）は1,900円程度と他国に比べて低く、将来、成長の余地が大きいことがうかがえます。

元受保険会社は、民間26社（医療保険専門保険会社6社を含む）、国営6社（信用保険専門保険会社1社、農業保険専門保険会社1社を含む）で構成されています。再保険会社は国営再保険会社1社でしたが、ここ数年で外国再保険会社が支店を開設し始め、ロイズと外国再保険会社の支店12店が開設されました。

市場の特徴として、保険料率が極めて低いことから保険会社の損害率は高く、保険引受損益は赤字の会社がほとんどですが、未だ市中金利が高いことから資産運用収益で補填し利益を確保する構造となっています。

## (3) インドにおける損害保険の特徴：

インドでは従来、各損害保険種目について当局が定めた厳格なタリフ（保険料率表）による料率

運営が行われていました。2008年より規制が緩和され、各社独自料率での保険販売が可能となったものの、いまだ多くの商品において補償内容や料率が規制されています。

運送保険については、運送業者ではなく荷主が自ら手配することが原則です。インド独特の慣行で、補償内容や保険期間が限定的になっていることがあるので、注意が必要です。

## (4) インドにおける物流事故防止策の重要性：

インドの物流事情に関しては、以下のようなリスクがあげられます。

①道路輸送：劣悪な道路状況、ドライバーの運転技術や荷役技術の未熟さに起因する破損リスク、車上荒らしなどの盗難リスク

②鉄道輸送：貨物駅における荷役作業の未熟さ、輸送・保管中の盗難リスク

③海上・航空輸送：港湾や空港設備が貧弱であることに起因する慢性的な遅配、盗難リスク

物流環境が極めて劣悪なインドでは、十分に信頼できる物流事業者を選定するとともに、実効性のある物流事故防止策を策定することが必要です。チョラMS社では、リスクコンサルファームであるチョラリスク社を傘下に抱え、日系企業に物流事故防止策を提供しています。

## 5. インドにおける三井住友海上合弁会社について

チョラマンダラムMSジェネラル保険会社の概要  
会社名：Cholamandalam MS General Insurance Company Limited

※Cholamandalamはムルガッパグループ内の金融グループ名  
MSは三井住友海上の略称

資本金：約29.9億インドルピー（約46億円、1ルピーあたり1.55円換算）

当社派遣：常勤取締役を含め計8名の日本人を派遣

本社所在地：インド チェンナイ市  
（“DARE HOUSE” 2nd Floor, NSC Bose Road, Chennai 600 001, India）

拠点：ニューデリー、ムンバイ、バンガロール、コルカタ等全国141支店（2021年3月末現在）

出資比率：三井住友海上 40%、ムルガッパグループ 60%  
役員数：約5,450名（2021年3月末現在）

ホームページ：www.cholainsurance.com

# 海事産業強化法 ～内航船員の働き方について～

## 1.はじめに

2022年4月に施行された「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」（以下、海事産業強化法）に基づき、船員法や船員職業安定法、内航海運業法など内航船員の労働条件等に関する法令が複数改正されました。国内貨物輸送全体の約4割<sup>(注)</sup>を占める内航海運業ですが、

船員の高齢化や若者の就業定着率の低さへの対応は喫緊の課題になっています。本稿では、海事産業強化法の施行に伴う内航船員への影響をご紹介します。

(注) 重量ベース

## 2.海事産業強化法について

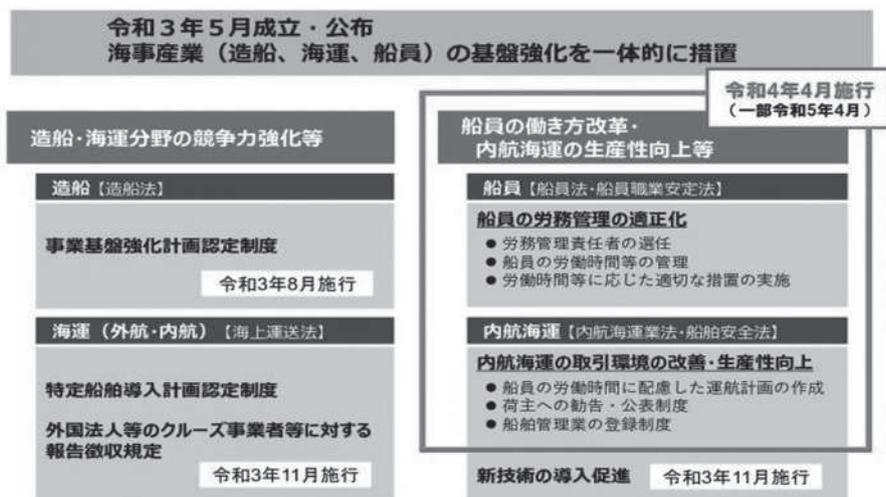
海事産業強化法は海事産業を構成する海運、造船、船員の分野におけるさまざまな課題に対応し、造船・海運分野の競争力強化、船員の働き方改革、内航海運の生産性向上等による海事産業全体の基盤強化を図るための法令です。

2021年には、造船・海運分野の競争力強化を目的に造船法、海上運送法が改正されました。本改正によって、国土交通省が造船事業者の生産性向上や事業再編の計画を認定する「事業基盤強化計

画認定制度」が創設されました。認定を受けた事業者は税制や補助金などの金融支援を受けられるほか、建造する特定船舶<sup>(注)</sup>は、「特定船舶導入計画認定制度」により、各金融機関から金融支援を受けられることになっています。

加えて、2022年4月には、次に紹介する船員の労働環境改善を目的とした3つの法令が改正されました。

(注) 環境負荷低減、安全、省力化の要件を満たす船舶



(出典：国土交通省ホームページ)



### 3. 海事産業強化法の施行に伴う船員への影響

本項では、2022年4月1日付で改正された、船員の労働環境に影響を与える各法令についてご紹介します。

#### (1) 船員法

従来は、船舶所有者の船内労働環境に対する責務が必ずしも明確でなく、船員の労働環境は必ずしも正確に把握されていませんでしたが、改正船員法では、「労働管理責任者の選任」と「労働時間の見直し」を通じて、船員の労働環境の改善を図っています。

##### ①労働管理責任者の選任

船舶所有者は労働管理責任者を選任することが求められ、当該責任者は、船員の労働時間や健康状態を記録することが定められました。労働責任者は記録を取ることに留まらず、船員の労働環境に是正措置が必要な場合は、船舶所有者に意見の申し立てを行うことも規定されています。

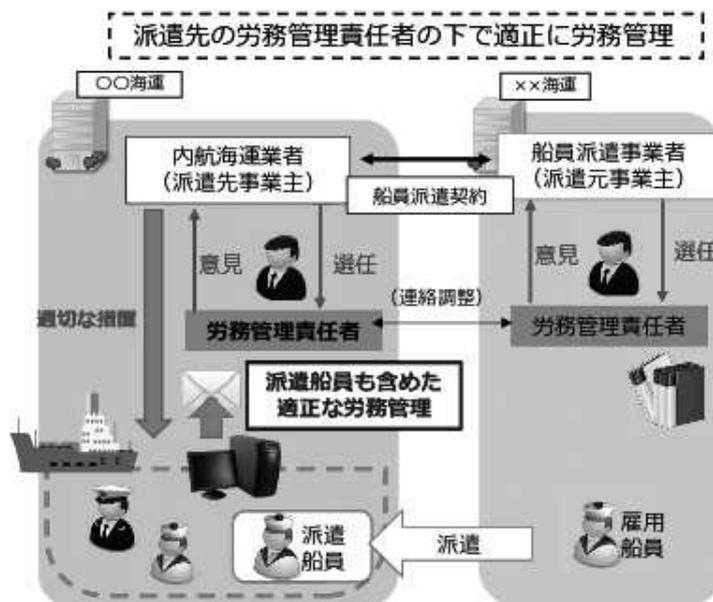
##### ②労働時間の見直し

船員の労働時間の把握が船舶所有者の義務となり、労働時間の把握方法が明確化されました。具体的には、パソコンやその他電子機器による作業の開始・終了時刻の記録、タイムカードによる客観的な記録方法が省令で定められました。

#### (2) 船員職業安定法

船員派遣における船員の労働管理体制の見直しが行われました。上述のとおり、船員法の改正により、船舶所有者は選任した労働管理責任者の下で適正な労務管理を行い、船員の労働環境に応じた適切な処置を講じることで労務管理を適正化する必要があります。

船員職業安定法では船員の派遣先においても同様の仕組みを構築し、派遣船員の労務管理適正化を行うことが定められています。



(出典：国土交通省ホームページ)

(3) 内航海運業法

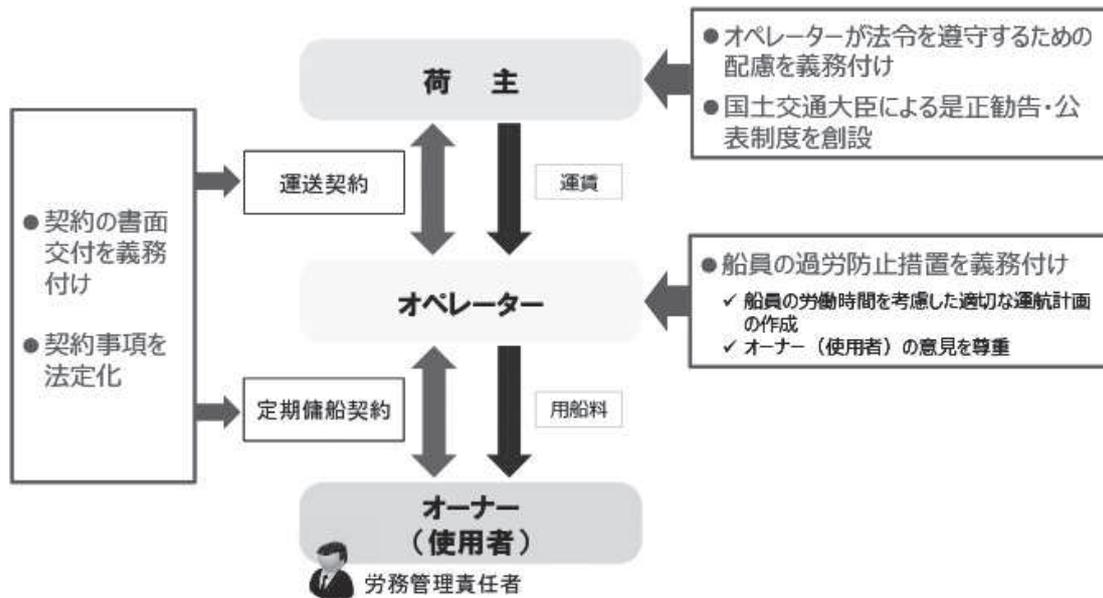
船員法と船員職業安定法は、船員の労働環境整備を主目的に改正が行われましたが、内航海運業法では、内航海運業者（船舶管理者）の事業環境改善を目指した改正が行われています。

①取引環境の改善

内航海運業者は、内航海運業に関わる業務に関して契約を締結したときは、当該契約の相手方に対し、国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付しなければなりません。書面交付は、契約相

手方から承諾を得ることにより、メールやCD-R等の記録メディアに代替することも可能ですが、契約内容の「見える化」を推進することで、適切な運賃や用船料の収受につなげることを目的としています。

また、オペレーターは船員の過労防止のため労働時間を考慮した適切な運航計画の作成、その他過労を防止するために必要な措置を講じる必要があります。さらに、荷主はオペレーターが法令を遵守するために配慮することを義務付けました。



(出典：国土交通省ホームページ)

②船舶管理業登録

オーナーの主業務である「船舶の保有」と船員雇用や船舶保守等の「船舶管理」のうち、「船舶管理」の業務を受託する船舶管理者に関わる登録制度が創設されました。改正以前は告示による任

意の登録制度のみでしたが、全ての船舶管理者に登録を義務付けることで、船員の一括雇用や共有備品の一括購入により、「船舶管理」の効率化とコストダウンを図り、内航海運業の生産性の向上につながります。



## 4. おわりに

海事産業強化法の施行により、内航船員の労働環境は改善され、働き方改革は促進されていくと考えられます。しかし、内航海運が我が国において生活や経済を支えるインフラの中心的役割を担うためには、さらなる変革に向けた取り組みが必要です。労働環境の改善、荷主などとの取引環境改善による適正な運賃や用船料を確保する取り組みはもちろん重要ですが、内航海運が抱える課題はこれらが全てではありません。

政府の後押しもあり、海運業界においても、IoTを活用した自律運航や陸上からの遠隔サポート等、船員の負担を軽減するための技術革新が進められています。今回の法令改正による各種是正はあくまで海運業界における基礎の部分であり、目まぐるしく変化する環境に対応するためにも、さらなる技術の進歩と生産性の向上が求められています。

近年では、物流分野における労働力不足や消費者ニーズの拡大に対応するため、政府はモーダル

シフトを推奨しています。モーダルシフトの実現のためには、船員の安定的な確保が必要ですが、内航海運業界では船員不足という深刻な課題を抱えています。

このため、海事産業強化法の施行により内航船員の労働環境の改善へ向けた取り組みが行われています。少子高齢化を背景に様々な職種で担い手の確保が困難となっているなか、海運業界の魅力をオープンに伝え、従来の発想に捕らわれず人材を確保する動きも始まっています。

当社では海事産業強化法に関する各種セミナーを開催しています。船員管理方法の相談や労務管理システム会社の紹介を始め、今般の法改正をきっかけとした就業規則の見直し支援を行う事で、お客さまの経営を中長期的かつ持続的にご支援しています。セミナー等の詳細については、当社の営業担当へご照会ください。

### <参考文献>

国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/>

# リアルタイム貨物トラッキングサービスの活用

## 1. はじめに

新型コロナウイルスの蔓延によって多くの業界と同様に物流業界も大きな影響を受けました。感染者増加や都市封鎖による各国の物流労働力不足、コンテナ不足、巣ごもり需要の急拡大など様々な要因が複雑に絡み合い、今もなお国際物流の混乱が続いています。この問題を解決するため、デジタル技術を活用したサービスを提供する企業が増えており、米国調査会社のCBインサイトの調査

では世界のサプライチェーン・物流関連のスタートアップによる資金調達額が、2021年に過去最高の336億ドルに達したと報告され注目を浴びています。本稿では、デジタル技術を用いた各種サービスのうち、輸送貨物の事故防止ツールとして活用できるリアルタイム貨物トラッキングサービスについて紹介します。

## 2. リアルタイム貨物トラッキングサービス

貨物は一度出荷されると、どのようなルートで輸送され、どこで一時保管され、どのような環境下に置かれているかという情報が得難く、輸送中に異常・損害が発生したとしても貨物が目的地に到着するまで発見されないケースが大半を占めます。このように輸送環境はブラックボックスとなっており、貨物

の事故防止を考える上で課題ですが、リアルタイム貨物トラッキングサービスを利用することで輸送環境を可視化することができ、物流上の問題点を効率的に特定することが可能となります。

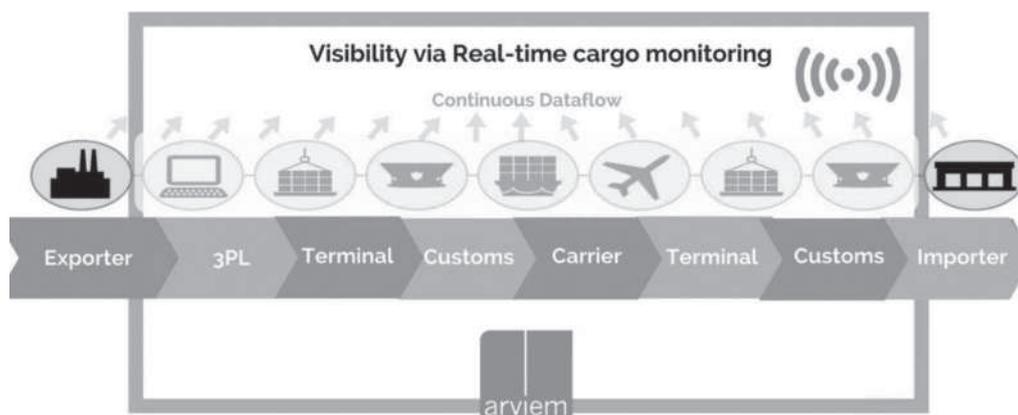


図1：ブラックボックスの可視化イメージ（出典：Arviem社ホームページ）



リアルタイム貨物トラッキングサービスを提供する企業は複数あり、それぞれ差別化を図っていますが、基本のサービス内容は以下のとおりとなります。

- GPSと各種センサー（温湿度、衝撃値、照度、傾斜等）を内蔵したIoT機器をコンテナもしくは貨物に設置。
- IoT機器が計測値を位置情報とともに一定間隔でサービス提供会社のウェブプラットフォームへ送信。
- ユーザーはウェブプラットフォームを介して貨物の位置と状態をリアルタイムで把握することが

可能。

- 各計測項目に閾値（しきいち：数値的な境目、境界線となる値）を設定すると、計測値が閾値を超えた場合（＝異常が発生した場合）にアラートがユーザーへ発信される。

例) 温度の閾値を40℃に設定し、IoT機器が40℃以上の温度を検知した際には即座にアラートがユーザーへ発信されます。

- サービス提供会社が各種データをまとめたレポートを発行。ユーザーは計測した生データをウェブプラットフォームからCSV形式でダウンロードできるため、独自の分析を行うことも可能。



図2：IoT機器（TIVE社提供）

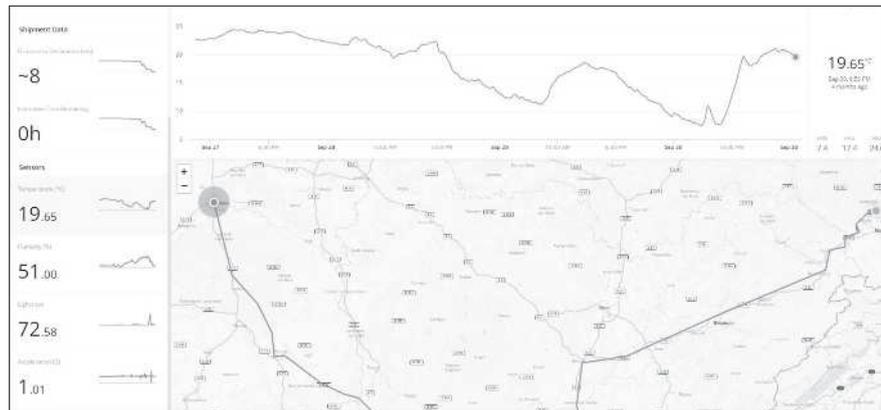


図3：ウェブプラットフォーム（TIVE社提供）

当社では、貨物事故防止における同サービスの利便性を検証すべく、破損事故対策の観点で衝撃値データに着目し、複数社のサービスを試用しました。その結果、以下のとおり破損事故防止を検討するうえで有益な情報を得ることが出来ました。

#### <活用事例>

A国の国内輸送で破損事故が多く発生しており、損害状況からも荷役中の事故であることまでは見当がついていましたが、損害が最終受荷主到着後に発見されることが多く、輸送ルートもクモの巣状で複雑であったため、どこの荷扱品質を向上させ

れば良いか分からない状況が続いていました。そのような状況下、リアルタイム貨物トラッキングサービスの活用により、複雑であった輸送ルートが可視化され、どのような中継倉庫を經由して貨物が輸送されているかということが判明しました。また、いくつかの機器が強い衝撃値を検知し、位置情報を確認したところ2カ所の中継倉庫で発生したことが確認され、事故防止策を検討するうえでのヒントが得られ、同サービスが有用であることが確認できました。

### 3. サービス提供会社の選定

基本的なコンセプトは各社類似していますが細かいサービス内容に差異がありますので、解決したい課題に合ったサービスを提供できる会社を選定することが重要です。当社の経験を基に、重要と思われるポイントをご紹介します。

#### (1) IoT機器の種類

リアルタイム貨物トラッキングサービスに使われるIoT機器には大きく分けて、リースタイプと使い捨てタイプの2種類があります。リースタイプは、温湿度、衝撃値、照度、傾斜など、複数のセンサーを内蔵しており、電池の持続時間も含めスペックが高いものが多いです。使い捨てタイプは、温湿度センサーのみといったシンプルな仕様であることが多いですが、一部のサービス提供会社では衝撃

センサーを搭載した使い捨てタイプも提供しています。

リースタイプは、複数項目のデータを取れる一方で、機器をサービス提供会社に返却しなければならないため、ユーザーは使用後に機器を回収し、返却の手配をする手間が生じます。一部のサービス提供会社は、この返却の手配も提携する輸送会社を起用してユーザーが保管している場所から回収することも可能とし、ユーザーの負担を極力削減する体制も整えています。

一方、使い捨てタイプは、スペックはリースタイプより若干劣るものの、返却輸送を行う必要がなく、どのような物流においても導入し易いというメリットがあります。

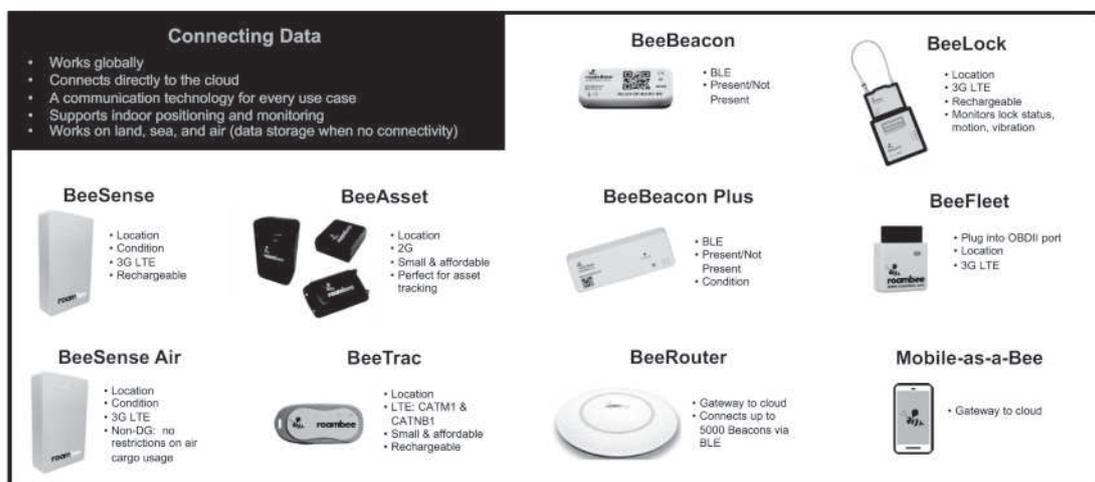


図4：Roambee社の提供機器リスト (Roambee社提供)

#### (2) 衝撃値センサー

衝撃値XYZの3軸でデータ記録する機器と合力のみを記録する機器があります。特に破損事故対策を検討する上では重要な項目であり、衝撃が生じた方向が確認可能な3軸でのデータ取得が理想的です。一方、機器を貨物に取り付ける向きが重要

となり、正しい向きに取り付けると正しいデータが取れなくなる点は注意が必要です。

#### (3) サービス提供会社のネットワーク

IoT機器を使う際にユーザーにとって最も心配なのが通関です。基本的には、コンテナに設置した



場合はコンテナの一部と見做されるため通関手続きは不要、貨物に設置する場合には通関書類作成のために必要な情報をサービス提供会社からユーザーへ伝えます。サービス提供会社もこの点は気を遣っており、貨物が税関で止められることが無いよう適切な準備を行いますが、通関事情も国や時勢によって流動的な部分もあるため、出荷前に想定できない事象が生じる可能性もあります。万が一通関時に何らかの問題が生じた場合、現地で問題解決に協力してくれる提携先の有無もサービス提供者を選定するポイントになります。

## 4. おわりに

デジタル技術の発展は日進月歩であり、今回ご紹介させて頂いたIoT機器を使ったリアルタイム貨物トラッキングサービスも今後の技術革新によって機能や利便性が向上されていくことが見込まれます。サプライチェーンの混乱が世界的に続いている

### (4) コスト

利用期間や使用する機器の数によって大きく変わります。当社が実際に利用したサービス提供社の料金を参考にすると概ね1台ひと月あたり数千円～1万円となります。ただし、サービス提供会社によっては、初回はトライアルとして数カ月間という短期契約、その後の本格的な取組となると年単位の長期契約が必要になることもありますので、その点も注意が必要です。より正確にリスク実態を把握するためには、なるべく多くのデータが必要になるため、決まった予算内で必要な情報を得るために調査対象の物流をある程度絞り、輸送量に応じて利用期間と機器数を決めることが重要です。

ますので、当社におきましても、物流業界におけるDX取組を推進し、保険事業を通じて荷主・運送業者における物流品質維持・向上に貢献して参ります。

### <参考文献一覧>

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

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





**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

Select



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場合がございます。）

 <p>学習ステージ</p>	 <p>倉庫編 注意ポイントを発見</p>	 <p>フォークリフト編 出題される問題への回答</p>	 <p>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</p>
---	--	--	--

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.83

発行日 2022年7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  
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  
グングラム  
シンガポール  
クアラルンプール  
ペタリンジャヤ  
ラバアン  
バンドルスリプガワン  
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(バミュダ)  
メキシコシティ  
イラブアト  
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