

2026

水産物輸出にかかる輸送手引書



目次

注意事項	3
免責事項	3
まえがき	4
1. 一般的な輸出に関する基礎情報	6
1-1. 水産物の輸出概況	6
1-2. 主な輸出形態	7
1-3. 主な輸出方法と流れ	8
1-3-1. 各輸送方法の特徴	9
1-4. 輸出にかかわるステークホルダー	10
1-5. 物量について	12
1-5-1. FCL	12
1-5-2. LCL	12
1-6. 取引条件について	13
1-6-1. インコタームズとは	13
2. 輸出のリスク	16
2-1. 貿易における一般的なリスク	16
2-2. 一般的なリスクマネジメント	17
2-3. 水産物の主な品質劣化リスク	19
2-3-1. 冷凍水産物の品質劣化	19
2-3-2. チルド水産物の品質劣化	20
2-3-3. 品質劣化とその要因	20
2-4. 輸送時の品質劣化予防策	21
2-5. 品目固有の品質劣化対応策	22
3. 保険	23
3-1. 保険の種類と加入メリット	23
3-2. 外航貨物海上保険	23
3-2-1. 保険契約者と保険期間	24
3-2-2. 保険条件	25
3-2-3. 保険の手配	25
3-2-4. 保険請求の流れ	26

3-2-5. 保険金請求に必要な書類	26
3-3. 貿易保険.....	27
3-3-1. 個別保険.....	27
3-3-2. 貿易保険利用の流れ.....	28
3-3-3. 貿易保険のお問合せ窓口	29
3-4. 保険活用事例.....	29
参考.....	31
本事業及び手引書に関するお問い合わせ.....	31
貿易全般に関するお問い合わせ	31

注意事項

本書は、共同事業体グループ¹と品目団体²、実証実験に協力いただきました輸出事業者の方と討議の上、作成されたものです。

本事業は、農林水産省の委託により、共同事業体グループが実施したものであり、本書の内容は農林水産省の見解を示すものではありません。

免責事項

農林水産省及び委託事業者である共同事業体グループの各社は、本書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、派生的、特別の、付随的、あるいは懲罰的損害及び利益の喪失については、原因の如何にかかわらず、一切の責任を負うものではありません。これは、たとえ農林水産省及び委託事業者である共同事業体グループの各社がかかる損害の可能性を知り得ていた場合も同様とします。

本書の記載内容、情報については、その正確性、完全性、目的適合性等を保証するものではありません。農林水産省及び委託事業者である共同事業体グループの各社は、本報告書の論旨と一致しない他の資料を発行している、または今後発行する可能性があります。

¹ 共同事業体グループ：共同事業体である合同会社デロイトトーマツ、損害保険ジャパン株式会社、公益財団法人流通経済研究所と、委託先である一般社団法人日本海事検定協会の総称

² 品目団体：日本畜産物輸出促進協会、日本養殖魚類輸出推進協会の総称

まえがき

日本の高品質な農林水産物・食品の輸出を拡大するためには、物流面での課題を解決することが重要です。特に、輸送中の品質維持や物流リスクへの適切な対応など、輸出成功の鍵となるポイントを押さえる必要があります。

そのためには、輸出にかかわる者は、海上・航空輸送の基本的な特徴や特性を正しく理解し、品目や荷量、輸出先などに応じた最適な輸出方法を選択できるようになることが求められます。

本書では、輸出にまつわる基本的な情報のみならず、梱包などの手法にフォーカスした輸出の事例や技術、輸出時の温度変化や衝撃に関する実証実験による分析結果などを取りまとめた「輸出支援のための手引書」です。輸出初心者の方でも、具体的なリスク低減策や他社の成功事例を参考にすることで、輸出への一歩を踏み出しやすくなる内容となっています。

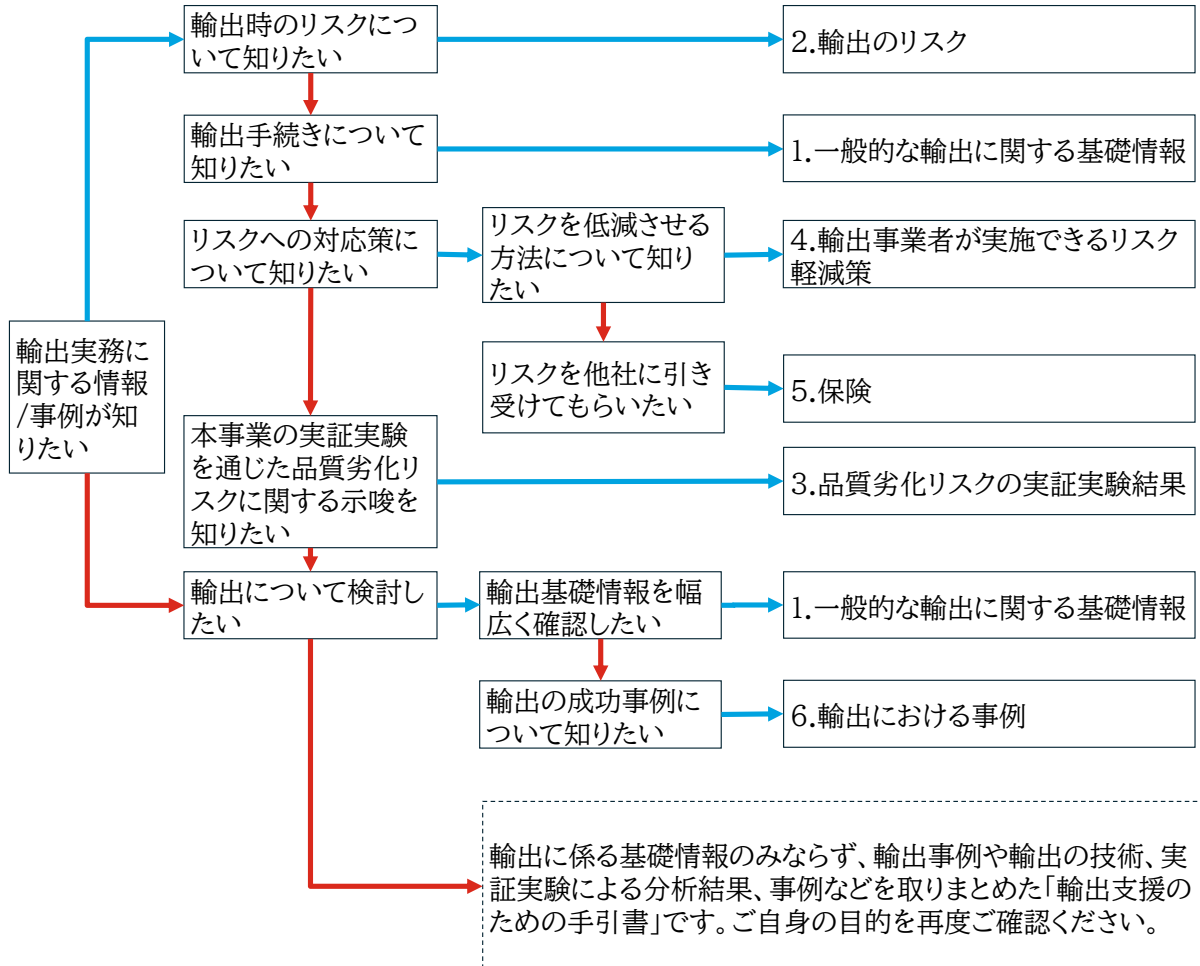
また、本書は既に輸出を実施している方にとっても、他社の事例や実証実験の分析結果を知ることによって、さらなる輸出拡大に向けたヒントを得られるものとなることを目指しています。

本手引書を読む目的が明確な方へ

ご自身が知りたいと思う内容の節をダイレクトに確認できますのでご活用ください。

→ Yes

→ No



1. 一般的な輸出に関する基礎情報

1-1. 水産物の輸出概況³

2025年における日本の水産物輸出は、約4,000億円で、ぶり・たい・ほたてを中心に安定した成長を続けています。

ぶりの輸出においては、養殖ぶりが大半を占めており、2025年の輸出額は約528億円で、主に米国、韓国が輸出全体の約7割以上を占めています。

また、日本は世界有数のたいの生産国でもあり2025年の輸出額は約80億円で、全体の約7割を韓国へと輸出していますが、他にも米国や台湾などにも輸出を行っています。

2025年のホタテの輸出額は約910億円となっており、2022年時点の主な仕向地は中国でしたが、2023年以降は中国の輸入規制強化の影響を受け、米国や台湾など新たな市場への輸出が増加しています。

これらの品目は、飼料や資材の高騰、国際規制対応、生産体制の安定化といった様々な課題を抱えつつも、産地と企業が連携したブランド化や品質向上などにより、輸出拡大が進められています。今後も、現地の消費ニーズや規制に対応した製品開発や販路拡大を通じて、日本の水産物輸出はさらなる成長が期待されます。

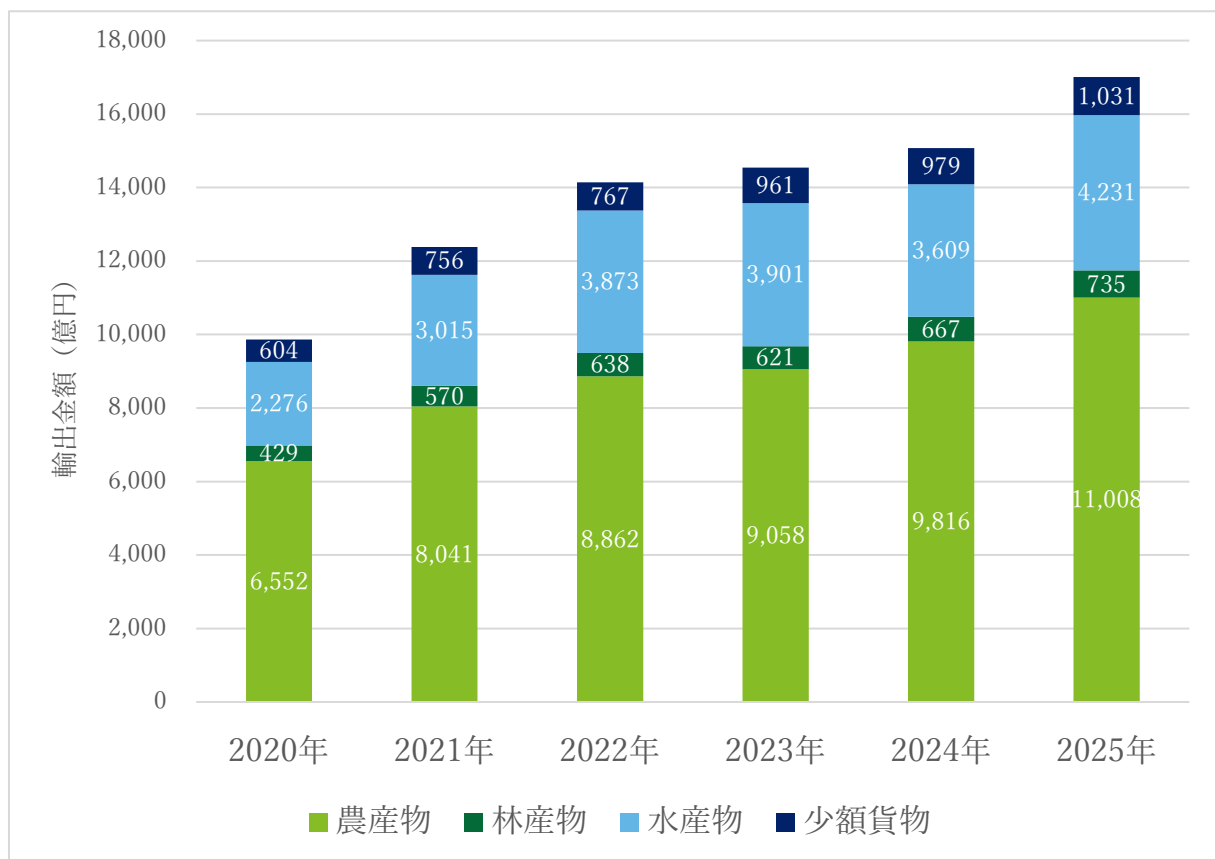


図 1-1 農林水産物の輸出額の推移

³ 2025年農林水産物・食品の輸出額統計を基に合同会社デロイトトーマツにて作成

1-2. 主な輸出形態

輸出における取引形態は大きく「直接貿易」と「間接貿易」に分けられます。両者の主な違いは、荷主（輸出者）が輸入者と直接取引を行うかどうかにあります。詳細な比較については表 1 で整理しています

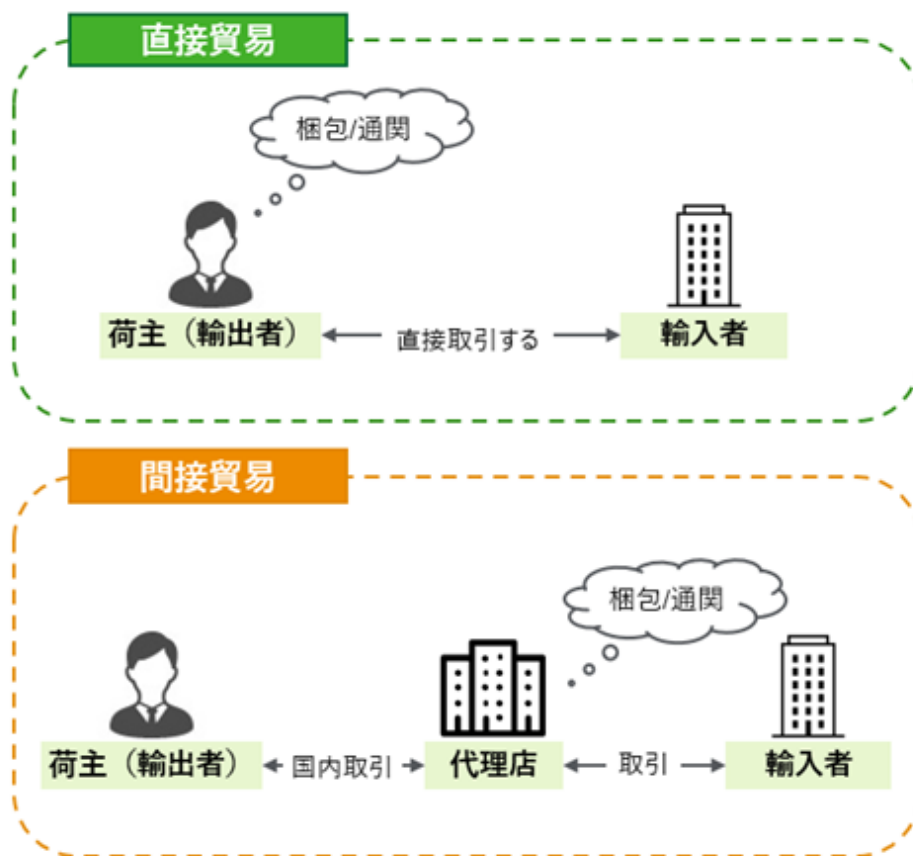


図 1-2 取引形態

表 1-1 直接貿易と間接貿易の比較

	直接貿易	間接貿易
取引相手	輸入者と直接取引	国内の商社や仲介業者などの代理店を通じて取引
業務負担	輸出者が直接輸入者の開拓や交渉をしなくてはならない	仲介業者が輸出者の代わりに輸入者の開拓や交渉を担当する
コストと利益率	中間業者がないため利益率が高い場合が多い	仲介業者への手数料やマージンが発生し利益率が低下する
市場情報へのアクセス	海外のマーケットニーズを直接入手可能	市場情報は仲介業者を通じて間接的に得られる
専門知識の必要性	国際取引の専門知識や言語が必要	仲介業者の支援により専門知識が不要

1-3. 主な輸出方法と流れ

輸送方法には、主に「海上輸送」と「航空輸送」の2種類があります。それぞれに特徴があり、貨物量やコストなど様々な点に考慮して使い分けられています。一方、一般的な輸送の流れはどちらも大きくは変わらず、①工場にて生産・梱包 ②搬入 ③輸出通関 ④輸出許可の獲得 ⑤積載・出港/出発 ⑥荷下ろし ⑦輸入税関手続き ⑧輸入許可の獲得 ⑨輸入 ⑩配達の流れとなっています。

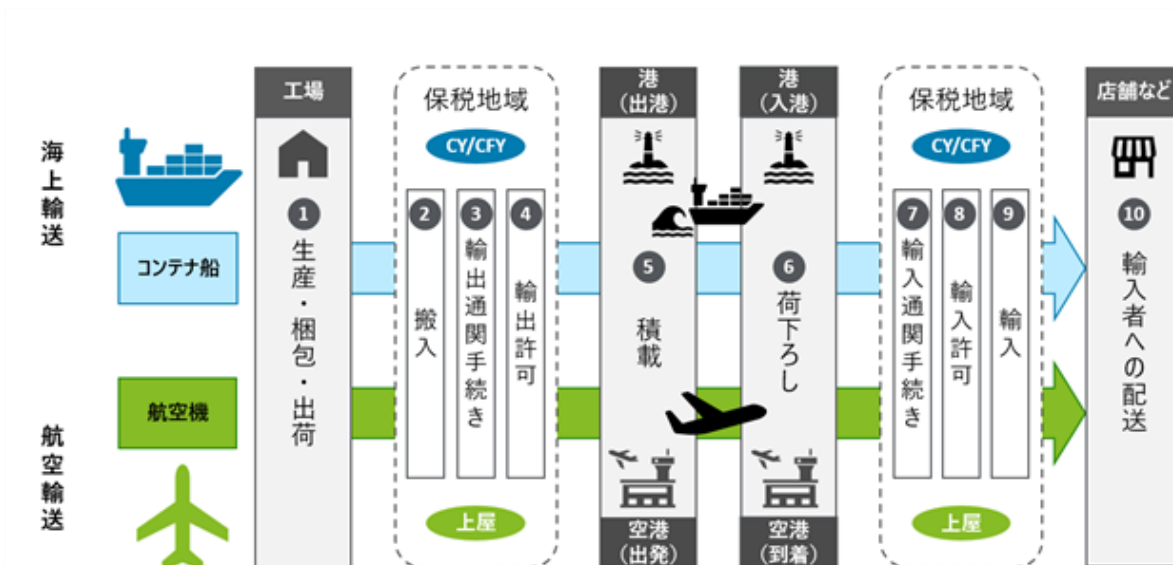


図 1-3 輸出の流れ

1-3-1. 各輸送方法の特徴

海上輸送は、コンテナ船を使って海上ルートで一度に大量の貨物を安価に輸送できる方法です。海上輸送の主なメリットは「一度に大量の貨物を運べる」「コストが安い」「航空輸送と比較して環境負荷が低い」点です。デメリットとして「納品に時間がかかる」という点が挙げられます。

一方で、航空輸送は、貨物を航空機で迅速に世界各地へ輸送できる方法です。航空輸送のメリットは「短納期（スピード）」という点です。一方で、「コストが高い」「重量・サイズ制限が厳しい」などのデメリットも大きく、高いコストを払っても迅速に輸送したい場合に利用されることが多いです。

表 1-2 海上輸送と航空輸送の比較

輸出種別	海上輸送	航空輸送
貨物量	一度に大量に輸送できる	重量・サイズ制限がある
輸送時間	長時間	短時間
輸送費用	安価	高価
輸送特性	主に冷凍	主にチルド
その他 (備考)	—	ドライアイスなどの申請が必要なため、航空運賃に上乗せしてコストが取られる可能性がある。

1-4. 輸出にかかわるステークホルダー

海上輸送及び航空輸送には、様々なステークホルダー（表 1-4）が関与し、貨物の集荷から通関、輸送、現地での受け渡しまでの一連の国際物流を支えています。

表 1-3 主なステークホルダー

ステークホルダー	詳細
荷主（輸出者）	売主を指します。自社の製品を直接海外へ売る製造業者・生産者、国内の製造業者・生産者から買い付けたものを売る商社等があります。
フォワーダー（乙仲）	国際輸送の手配を行う事業者です。適切な輸送手段の提案、必要書類の作成、通関等といった付帯業務も行います。
通関業者	通関手続を担当します。貨物の税関申告や書類作成、検査の立ち会いなどを行い、スムーズな輸出入をサポートします。フォワーダーが通関業務も兼ねるケースが増えています。
運輸業者	海上輸送業者、航空輸送業者、陸上輸送業者等、輸送手段毎に業者が存在しています。
代理店	海上輸送業者や航空輸送業者の現地窓口として、港や空港での手続き・荷役調整・現地対応を代行します。海外との連絡や書類のやりとり、現地でのトラブル対応も担当します。

基本的な輸送方法としては、海上輸送であっても航空輸送であっても、変わりません。まず荷主（輸出者）がフォワーダーに積載を依頼します。フォワーダーは輸出書類（インボイス、パッキングリストなど）を準備し、荷主と輸送契約した船会社/航空会社とブッキングを行います。各会社は実際に貨物を運ぶ役割を担い、通関業者は税関への申告や通関手続を担当し、輸出入がスムーズに進むようにサポートします。出港後、揚地（到着地）では現地のフォワーダーが貨物の引き渡しや手続を行い、最終的に貨物が輸入者の手元に届きます。

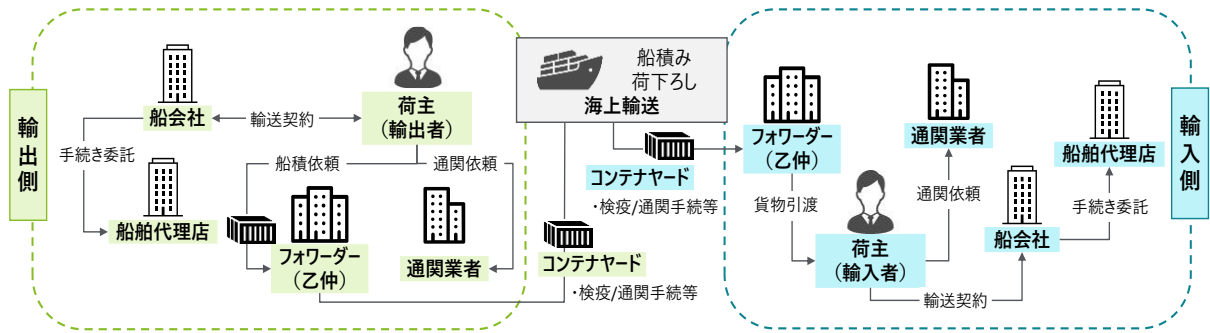


図 1-4 海上輸送のステークホルダーの関わり

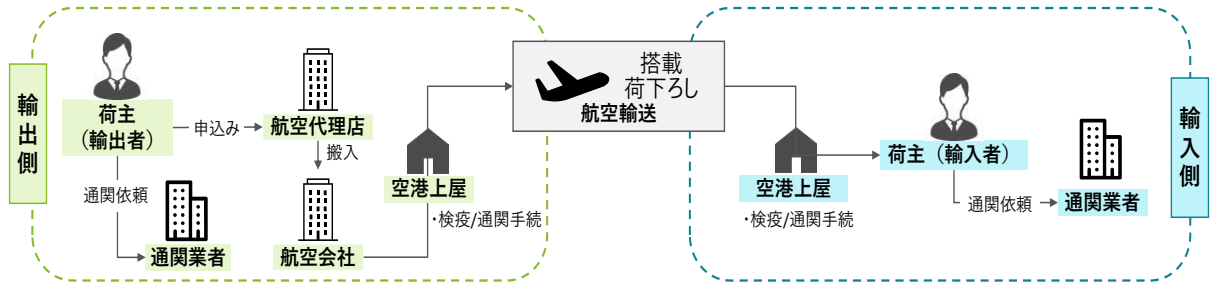


図 1-5 航空輸送のステークホルダーの関わり

1-5. 物量について

輸送する貨物は、その物量に応じて2つの輸送形態があります。

1-5-1. FCL

FCL (Full Container Load) とは1つのコンテナを1荷主が専有する輸送方法です。荷主は自分の貨物だけをコンテナに詰めて、港から港まで一括で輸送できます。主に大量の貨物や他社の貨物を混載したくない場合に利用されます。

1-5-2. LCL

LCL (Less than Container Load) とは1つのコンテナを複数の荷主が共同で利用する「混載輸送」です。荷物がコンテナ1本分に満たない場合に最適で、貨物量や重量に応じて運賃が計算されます。輸出を始めたばかりの段階では貨物量が少ないことが一般的のため、LCLを活用するケースが多いです。

表 1-4 FCL と LCL の比較

比較項目	FCL	LCL
利用方法	1荷主がコンテナ1本を専有する	複数荷主でコンテナを共同利用する
輸送コスト	コンテナ単位の定額料金	容積・重量による従課金
他社荷物との混載	なし	あり
輸送スピード	早い (積替え、仕分けがほぼない)	やや遅い (積替え、仕分けが発生)
推奨貨物	大量、高価値、壊れやすい貨物	少量、多品種、コスト重視の貨物
代表的な利用者	大企業、大量輸送者	中小企業、個人、サンプル輸送

1-6. 取引条件について

貿易においては取引条件が非常に重要です。売主と買主の間で商品の引渡しや費用負担、リスクの分担などに関する取り決めを定めることで、輸出入者間での費用負担やリスクの範囲を明確にし、誤解や紛争を未然に防ぐとともに、取引を円滑かつ効率的に進めることができます。

1-6-1. インコタームズとは

インコタームズとは、国際商業会議所（ICC：International Chamber of Commerce）が定めた貿易取引条件の解釈に関する国際規則であり、世界の異なる文化、慣習、法制度のもとで輸出入取引における責任範囲や費用負担を明確化するために使用されます。インコタームズは、国際条約や法律とは異なり、強制力のあるものではありませんが、取引当事者間での合意の上で、各ステークホルダーによる誤解や紛争を防止でき、国際貿易の円滑な実行が可能となります。現在使用されている2020年版インコタームズには、CIF、FOB、EXWなどが含まれており、各条件は輸送手段や危険負担の範囲を定義しています。インコタームズは、10年ごとに改定され、貿易環境の変化を反映した内容となっています。特に実務で利用されている3つのパターン（FOB、CFR、CIF）について整理します。これらはインコタームズ上では海上専用に分類されていますが、取引当事者間での合意の上で、航空輸送でも利用されるケースがあります⁴。

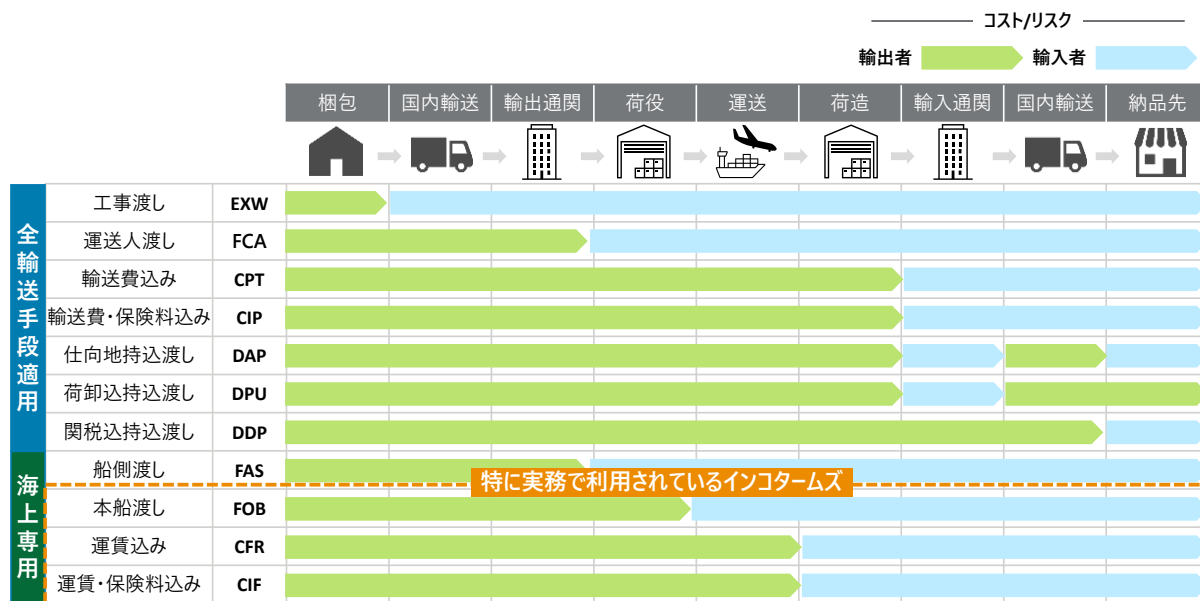


図 1-6 各インコタームズでの適用範囲

⁴西濃運輸, “インコタームズ 2022 とは”, <https://www.seino.co.jp/seino/service/domestic/logistics/glossary/incoterms/>, (参照 2026-1-13)

(1) 本船渡し：FOB (Free on Board)

FOB 条件では、輸出者は貨物を指定された輸出港で船に積み込むまでの全ての費用とリスクを負担します。貨物が船に積み込まれた時点で、費用とリスクは輸入者に移転します。輸入者は積み込み後の輸送費用やリスク、輸入国での通関手続きや関連費用を負担する義務があります。

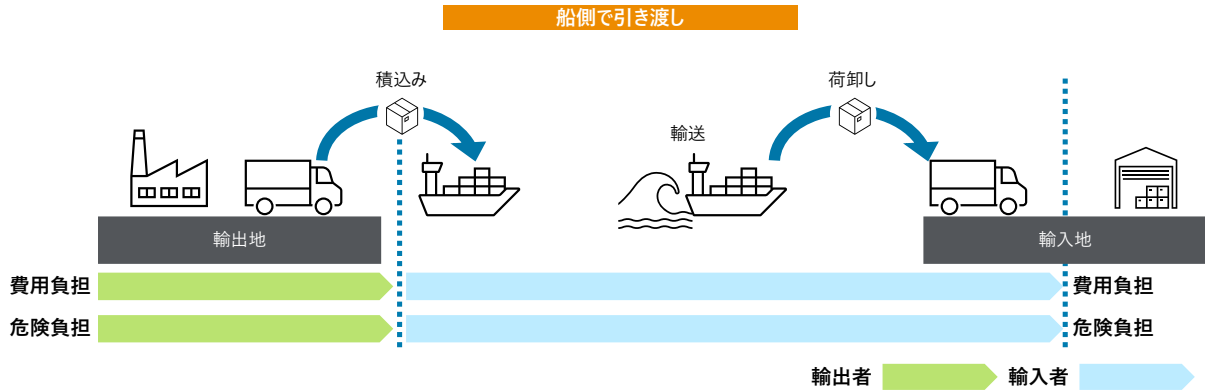


図 1-7 FOB における責任範囲

(2) 運賃込み：CFR (Cost and Freight)

CFR 条件では、輸出者が指定された仕向地までの輸送費を負担しますが、貨物が船に積み込まれた時点でリスクは輸入者に移転します。これにより、輸出者は輸送手配を行う義務を負いますが、運送中の貨物の損傷や喪失に関するリスクは輸入者が負担します。輸送の保険は含まれないため、輸入者が保険手配を行う必要があります。

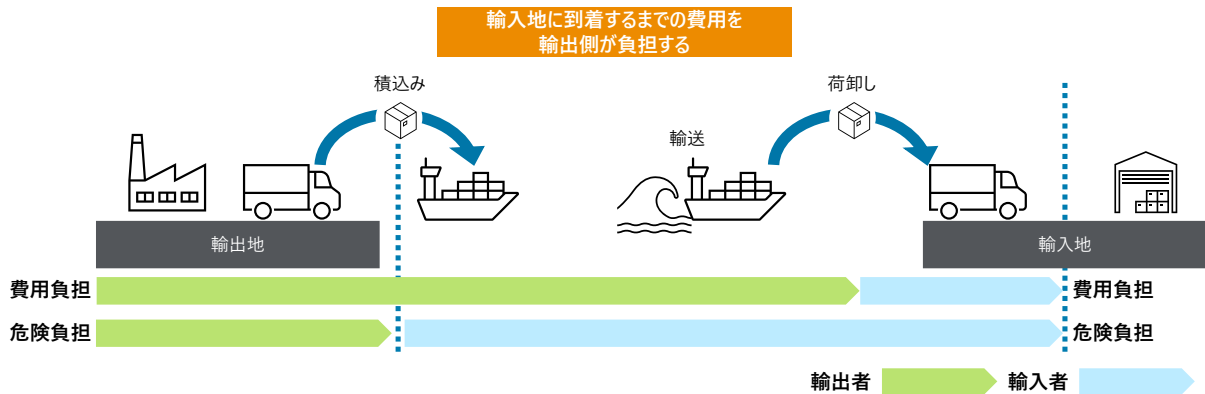


図 1-8 CFR における責任範囲

(3) 運賃・保険料込み：CIF (Cost, Insurance and Freight)

CIF 条件は CFR 条件に保険料の負担が加わったもので、輸出者は指定された仕向地までの輸送費と貨物保険料を負担します。貨物が船に積み込まれた時点でリスクは輸入者に移転しますが、

輸出者が保険を手配するため、輸入者は貨物の保護がある程度保証されます。

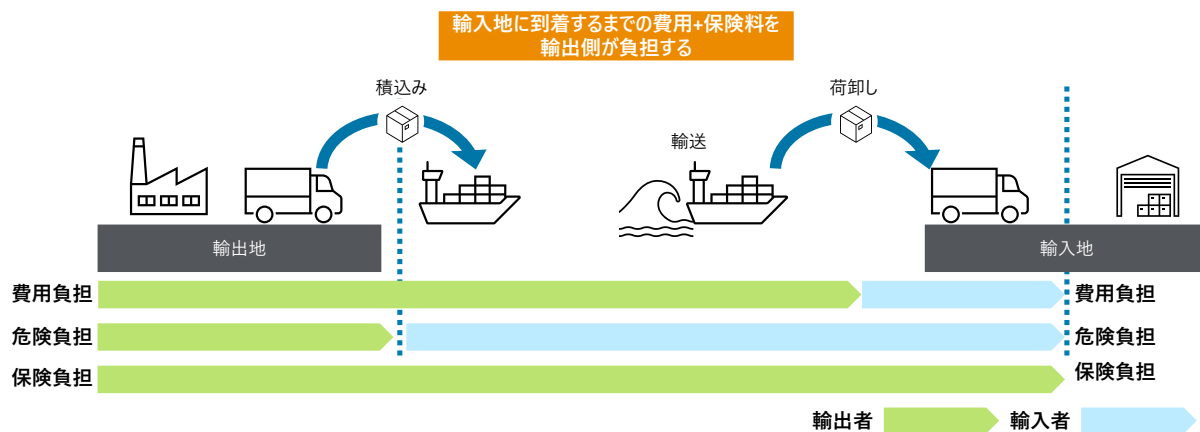


図 1-9 CIF における責任範囲

2. 輸出のリスク

2-1. 貿易における一般的なリスク

国際取引におけるリスクは多岐にわたり、物理的リスク、盗難・犯罪リスク、品質リスク、契約・法的リスク、経済的リスク、政治的・社会的リスクなどに分類されます。リスクの要因として自然災害や輸送事故による貨物の損傷・紛失、輸送中の盗難、温度管理不備による品質劣化、輸出入規制変更などが挙げられます。

表 2-1 貿易におけるリスクと対策一覧

リスク分類	具体的な損害例	要因	対策
物流リスク	転覆・沈没 火災 海水濡れ 荷崩れ	自然災害 (嵐、台風、地震など) 輸送中の事故(衝撃、火災、転覆、コンテナ落下など)	適切な梱包や固定 信頼性の高い輸送業者の選定
盗難リスク	陸上輸送中の盗難 港湾や倉庫での盗難	警備体制の不備	倉庫の防犯設備や陸上輸送中のセキュリティー強化
品質劣化リスク	腐敗 解凍 商品の破損・汚損	温度管理不備 梱包不良	適切な温度管理 適切な包装・梱包
経済的リスク	為替変動	国際市場の不安定性 貿易摩擦や関税の引き上げ	為替ヘッジの活用 輸送契約時点でのコスト確認
政治的リスク	戦争・内乱・テロ行為 経済制裁 ストライキ	外交問題 政治不安 労働争議や社会問題	輸出者にてコントロールできる要素がなく、対策を講じることが難しい
取引のリスク	破産・倒産 代金不払い	(要因は多岐にわたる)	

2-2. 一般的なリスクマネジメント

リスクを管理下に置き損害・損失発生の可能性を排除または減少させることが重要です。直面するリスクを特定・分析・評価して対応する活動のことをリスクマネジメントといいます。

リスクは、技術的・実務的な方法によって回避・予防・軽減を行うことができます。また、保険商品を活用するなどして移転を行うことも可能です。しかし、技術の限界およびこれらを行うことの経済的合理性の観点から完全にリスクをなくすことはできません。そこで、損害・損失発生に備えて事前に計画的に資金を調達しておき、リスクを処理することが必要となります。

表 2-2 リスクマネジメント方法

リスク回避	リスクに係る活動や関係を完全に絶つ（事業からの撤退等）
リスク低減	予防：原因自体を事前に抑える
	軽減：発生したリスクの軽減
リスク移転	リスクを保険または保険以外の仕組みに移転する
リスク保有	リスクによる損失を内部の資金で補償する

リスク対策を実施するために必要なコストをリスクコストと呼びます。リスク対策に従事する要因の
人件費や資材費、リスク回避による利益喪失、リスク移転に必要な保険料や手続きにかかる作業時間、
リスクを保有した場合の損害などを指します。リスクマネジメントにおいては、リスクコストとこれらに
よって得られる効果のバランスがとれていることが重要となります。

損害形態別の発生頻度と1事故あたりの損害額は以下のように考えられています。(図3-1)

【凡例】
 実線：統計的な把握・予測が可能
 点線：統計的な把握・予測が困難

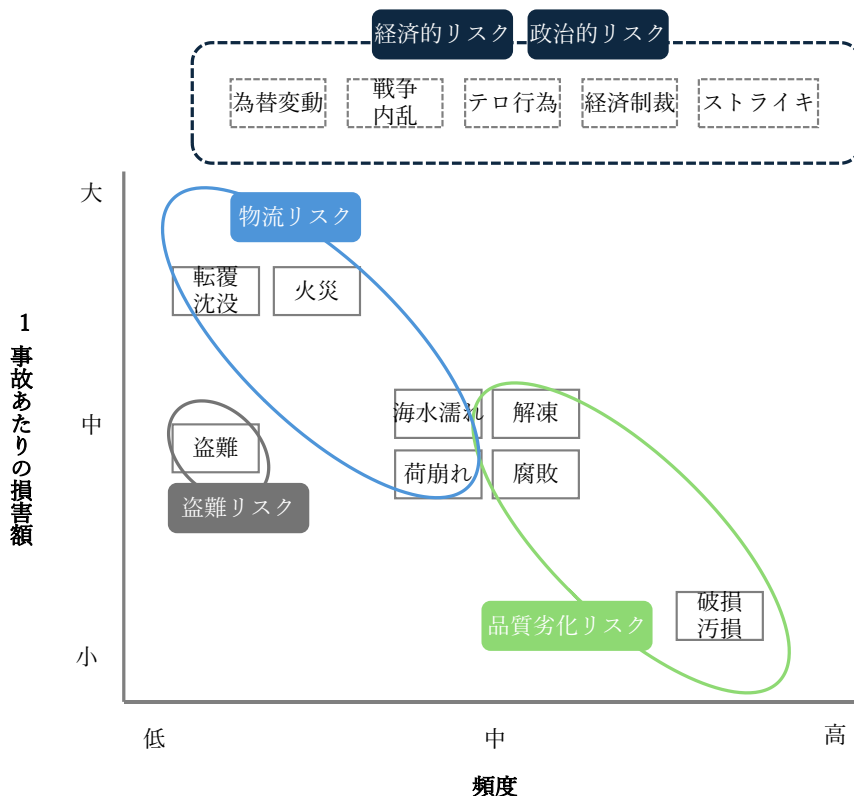


図 2-1 損害形態別の発生頻度と損害額

発生頻度が高く、被害額が小さいものについてはリスクコストの観点からリスク低減策を講じることが推奨されます（保険料や手続きにかかる作業時間等との費用対効果が低いため）。他方で発生頻度は低いものの被害額が大きいものについてはリスク移転として保険商品の活用が推奨されます。発生頻度は予測ができないものの、損害額が大きいとされる経済的・政治的リスクについても同様です。

本手引書では、品質劣化リスクにおけるリスク低減策について輸送時梱包の観点から紹介します⁵。また、物流リスク、盗難リスク、経済的リスク、政治的リスクについては、リスク移転として適切な保険商品を選ぶことができるよう、基本的な考え方を紹介します。⁶

⁵ 第5章 輸出事業者が実施できるリスク軽減策に詳細記載

⁶ 第6章 保険に詳細記載

2-3. 水産物の主な品質劣化リスク

水産物の鮮度保持は大変繊細で、温度が高すぎても低すぎても品質が損なわれてしまいます。また、輸送中の衝撃によって商品が破損・欠損することによる品質劣化も起こります。

2-3-1. 冷凍水産物の品質劣化

一般的に冷凍された水産物は、温度上昇によって解凍が進むと徐々に腐敗が始まります。また、冷凍時にも食感や風味・色・においの悪化を防ぐために留意が必要です。例えば、冷凍する際に商品の温度が高い、または急速冷凍でない場合には、食感が悪化したり、ドロップが出てしまったりすることがあります。また、長期間の凍結による脂肪の酸化による変色・風味の悪化や、乾燥による冷凍焼けで食感を損なうこともあります。

表 2-3 冷凍水産物の品質劣化概要

品質劣化	内容
腐敗	魚は死後硬直が溶けると体液が滲み出てきます。体液に含まれる酵素類によって魚のたんぱく質や脂質は分解され、これらは魚に付着していた微生物が栄養素として利用します。微生物の増殖に伴い、アンモニア・硫黄化合物等といった老廃物が生成され、腐敗臭を放ちます。通常、0℃以上になると酵素分解速度が上がり、腐敗が進みます。
食感の変化	水産物が凍ると細胞が壊れ、解凍後の弾力や滑らかさが失われます。
風味の損失	冷凍・解凍を繰り返すと風味が落ち、刺身や寿司に適さなくなります。
ドロップの発生	解凍時に水分が出て、重量と栄養価が減少します。水っぽくなり、風味や食感が悪くなります。
酸化	長期間の凍結により脂肪が酸化し、色、におい、味が悪化します。
冷凍焼け	表面が乾燥して見た目が悪くなり、食感が固くなります。
破損	輸送中の振動や衝撃により、破損を起こすことがあります。

2-3-2. チルド水産物の品質劣化

チルドの水産物は低温管理が不十分であると腐敗が進み、悪臭を放ちます。他方、過度に低温条件で管理をすると意図せず凍結してしまい、風味が損なわれてしまいます。腐敗が進まないように低温を保ちつつも、凍結点を下回ることがないように留意が必要です。

表 2-4 チルド水産物の品質劣化概要

品質劣化	内容
腐敗	魚は死後硬直が溶けると体液が滲み出てきます。体液に含まれる酵素類によって魚のたんぱく質や脂質は分解され、これらは魚に付着していた微生物が栄養素として利用します。微生物の増殖に伴い、アンモニア・硫黄化合物等といった老廃物が生成され、腐敗臭を放ちます。通常、0℃以上になると酵素分解速度が上がり、腐敗が進みます。
風味の損失	冷凍・解凍を繰り返すと風味が落ち、刺身や寿司に適さなくなります。
破損	輸送中の振動や衝撃により、破損を起こすことがあります。

2-3-3. 品質劣化とその要因

輸送時における上記の品質劣化要因は以下のとおりです。温度管理に関しては一般的にはチルドは-2℃~0℃、冷凍は-15℃で一定に保つことが推奨されます。

表 2-5 品質劣化要因

品質劣化	要因		
	不適切な温度管理	急激な温度変化	衝撃
腐敗	○ (チルド)	—	—
食感の変化	—	○ (冷凍)	—
風味の損失	○ (冷凍)	—	—
ドロップの発生	○ (冷凍)	—	—
酸化	○ (チルド)	—	—
冷凍焼け	○ (冷凍)	—	—
破損	—	—	○ (チルド・冷凍)

2-4. 輸送時の品質劣化予防策




水産物の輸送時における品質劣化を予防するためには、低温に保つための包装が必要です。包装には大きく分けて3つの要素があり、それぞれ日本産業ききかくきかく（JIS：Japanese Industrial Standards）では以下のように定義されています。

表 2-6 包装の種類

要素	定義
外装	包装貨物外部の包装で、物品もしくは包装物品を箱、袋、缶等の容器にいれ、または無容器のまま結束し、記号・荷印などを施した材料、容器、または施した状態のこと
内装	包装貨物内部の包装で、物品に対する水・湿気・光・熱・衝撃等を考慮した適切な材料、容器、技術のこと
個装	物品個々の包装で、物品の商品価値を高める若しくは保護するために適切な材料、容器、技術のこと

商品形態・輸送温度帯毎に適切な外装・内装・個装を施すだけでなく、緩衝材や冷材を同梱する必要があります。水産物の品目共通の包装手法について以下に記載します。

表 2-7 各水産物の対応策

	魚類		ほたて貝
	フィレ	フィレ以外（活魚を除く）	
冷凍	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：段ボール ■ 内装：なし ■ 個装：フレキシブルパッケージ（パウチ） ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：段ボール ■ 内装：ビニール袋 ■ 個装：なし ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：段ボール ■ 内装：なし ■ 個装：商品設計次第だが、ビニール袋に入れ、場合によっては箱にも入れる ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤
チルド			
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：発泡スチロール ■ 内装：さんま蒸着袋 ■ 個装：フレキシブルパッケージ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：発泡スチロール ■ 内装：さんま蒸着袋・グリーンパーチ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外装：段ボール ■ 内装：なし ■ 個装：プラスチックトレー


ージ (パウチ) ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤	■ 個装：なし ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤	に入れビニール袋で包装 ■ 緩衝材：なし ■ 冷材：保冷剤
----------------------------------	---------------------------------	-------------------------------------

写真提供：愛南漁業組合

2-5. 品目固有の品質劣化対応策

うに・まぐろの輸送においては、品目固有の品質劣化リスクも存在するため、特に対策が必要と考えられる項目を下記挙げております。適切な対応を講じることで、安全性や品質の向上に寄与することが期待されます。

表 2-8 うに・まぐろ固有の対応策

品目	うに	まぐろ
対策方法	ラベル	超低温輸送 (-60℃)
品目ごとの注意事項		
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 振動等によって中身がよってしまい商品価値が低下してしまうことを防ぐため、取扱注意ラベルを付けている 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 冷凍時に-60℃の超低温冷凍で輸送を行っている

写真提供：株式会社三和グローバル、農林水産省

3. 保険

3-1. 保険の種類と加入メリット

国際取引では、輸送中に事故・自然災害・盗難・火災や取引先国の輸入制限など、さまざまな予期せぬトラブルに見舞われる可能性があります。保険に加入していれば、こうした損害が発生した際に保険金が支払われ、損失の補償が受けられます。

水産物輸出時に活用する主な保険には、外航貨物海上保険と貿易保険の2種類あります。



図 3-1 輸出時に利用される保険

貿易保険は、政府100%出資企業である株式会社日本貿易保険（NEXI）が展開している保険商品です。民間企業では、取引信用保険、ポリティカルリスク保険、ストラクチャードファイナンス保険等という保険商品に該当します。本書では、貿易保険を例に説明いたします。

3-2. 外航貨物海上保険

海上保険には、貨物保険と船舶保険があります。そして、貨物保険には貨物海上保険と運送保険があります。

貨物海上保険は海上輸送中の貨物の損害を補償するものであり、運送保険は陸上輸送中の貨物の損害を補償するものです。

貨物海上保険にも外航貨物海上保険、内航貨物海上保険があります。本章では輸出貨物の損害を補償する外航貨物海上保険について記載します。

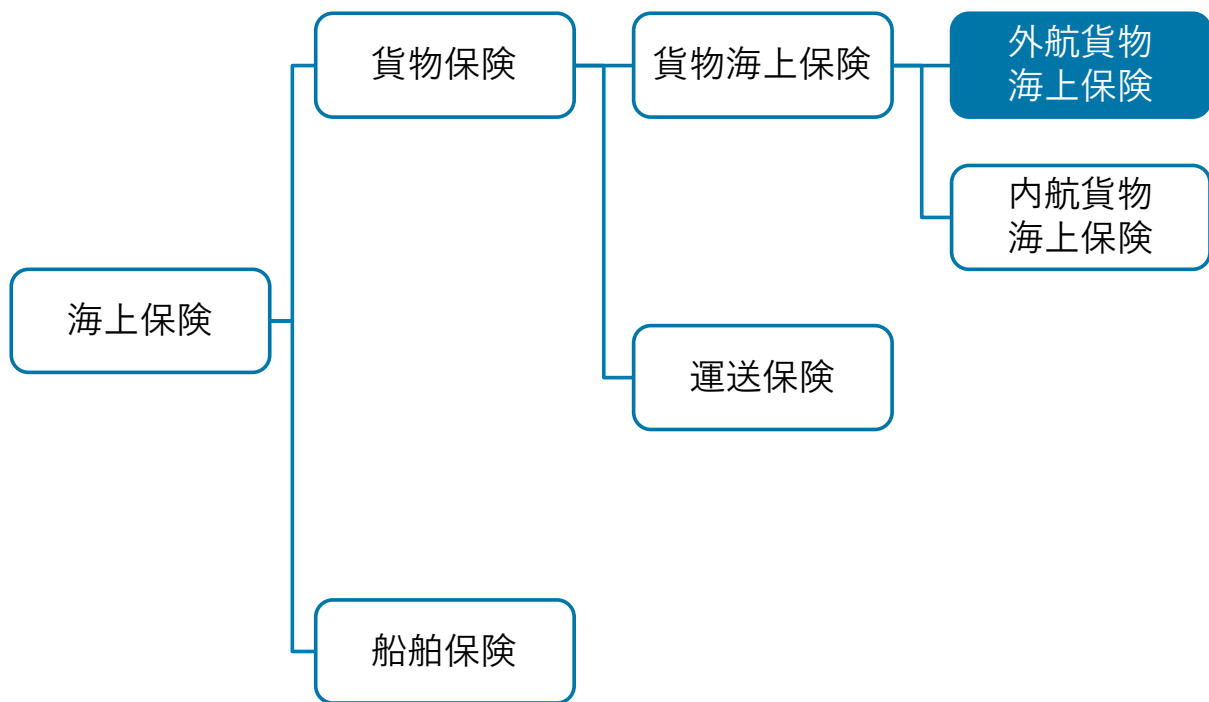


図 3-2 外航貨物海上保険とは

3-2-1. 保険契約者と保険期間

保険契約者と保険期間は契約した貿易条件によって異なります。貿易条件の詳細については第1章をご参照ください。FOB 条件の場合は、保険付保義務は買主である輸入者となり、保険期間は輸出港(積地港)での本船積み込みのときから輸入地(仕向地)の最終保管場所に搬入されるまでが担保されます。一方、CIF 条件の場合は、保険付保義務は売主である輸出者となり、保険期間は保険証券記載の仕出し地の倉庫から搬出したときから輸入地(仕向地)の最終保管場所に搬入されるまでが担保されます。

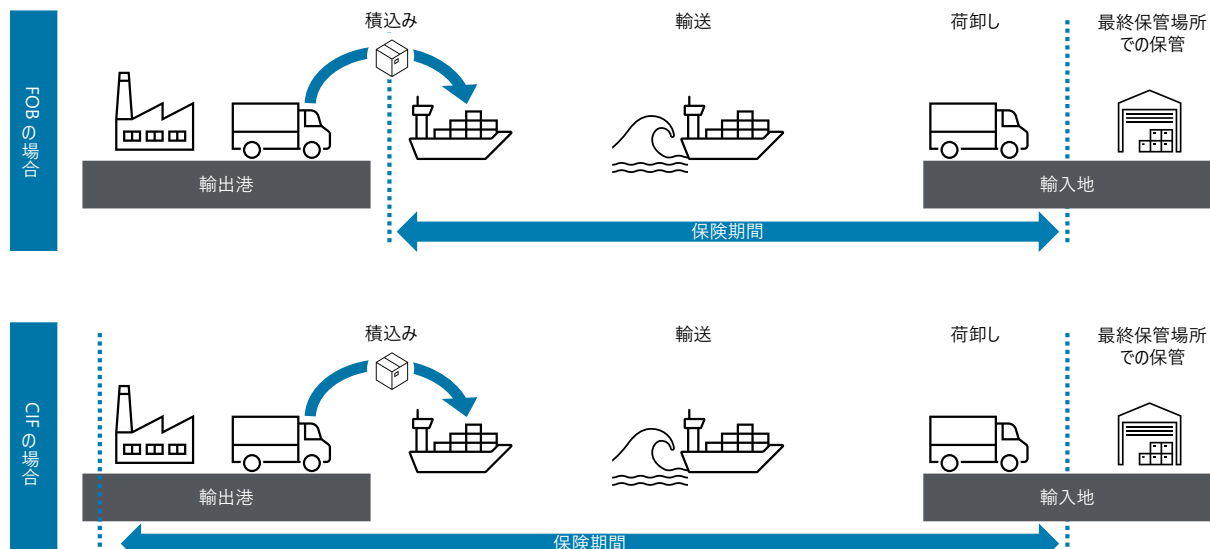


図 3-3 保険契約者と保険期間の仕組み

3-2-2. 保険条件

外航貨物海上保険には、ロンドンの保険市場で制定された ICC 約款と呼ばれる保険条件が世界中で使用されています。保険条件とは、担保する危険の範囲を定めた取り決めに指します。保険の補償範囲に応じて、ICC (A)、ICC (B)、ICC (C) の 3 種類の保険条件が設定されています。ICC (A) が最も補償範囲の広い条件ですが、到着遅延や梱包不備などは免責事項にあたり、いずれの条件においてもカバーされないため注意が必要です。また、戦争やストライキ・労働争議・暴動による危険を補償する特約もあわせて付帯します。

表 3-1 保険条件とカバー範囲

範囲	ICC (A)	ICC (B)	ICC (C)
火災・爆発	○	○	○
船舶・はしけの座礁・乗揚・沈没・転覆	○	○	○
陸上輸送用具の転覆・脱線	○	○	○
船舶・はしけ・輸送用具の他物との衝突・接触	○	○	○
避難港における貨物の荷卸し	○	○	○
地震・噴火・雷	○	○	×
共同海損犠牲	○	○	○
投荷	○	○	○
波ざらい	○	○	×
海水・湖水・河川水の船舶・はしけ・船倉・輸送用具・コンテナ・リフトバン・保管場所への浸水	○	○	×
積込み・荷卸し中の水没・落下による一個ごとの全損	○	○	×
上記以外の一切の危険 (免責条項に関するものは除く)	○	×	×

3-2-3. 保険の手配

保険条件や料率等の基本事項が決まった後、保険の申し込みを行います。各保険会社の定める手続きに従って申し込みを行うことが必要です。保険の手配は貨物の輸送前に行い、保険料を支払う必要があります。

(1) 予定保険

船積み前に保険の申し込みを行いたくとも、輸入者が保険を手配する場合には、輸出者の正確な船積み日や確定数量等、必要な情報をすべて把握することが難しいケースがあります。こういった問題を解消する仕組みとして予定保険があります。予定保険とは、船積み前時点での船積み予定日や予定数量で保険申し込みを行うことができ、後日船積みを終えてから確定情報を保険会社に通知するといった申し込み方法です。予定保険から確定保険に切り替わった後に保険料の支払いを行います。

(2) 包括予定保険

包括予定保険（オープンポリシー）とは、予定保険の概念をさらに拡大させた保険の申し込み方法です。企業が保険を付保する必要があるすべての貨物を対象に一括して予定保険をかけておくことができます。これにより、個々の予定保険の手配は必要なくなり、確定保険の通知および保険料精算を行えばよい形となります。多数の輸出案件を持つ企業にとっては、保険の申し込み漏れや事務作業の省力化が可能になるといったメリットがあります。

3-2-4. 保険請求の流れ

輸送中の事故により貨物の紛失や損傷が発生した場合、保険請求を行うことができます。保険請求は通常、「事故通知」、「損害査定」、「保険金請求」の順に進みます。

CIF 条件における保険請求の場合、貨物の損傷を発見した輸入者が保険会社に事故通知を行います。その後、事故通知を受けた保険会社は損害査定人（サーベイヤー）を派遣し、事故原因の推定や損害程度を把握し、損害額の査定を行います。これを受けて、輸出者が保険金の請求を行うため、損傷が見つかった場合はまずは輸出者に事故通知をしていただく必要があります。

必要書類の不備があり請求が認められない事態を回避するため、保険請求時に必要な書類については申請前に保険会社と入念な確認を行うようにしてください。

保険求償のステップ		実施者
1 事故通知	貨物の損傷を発見した保険求償者は、まずは損害が広がらないように保全措置を行い、保険会社または保険証券に記載されている保険求償代理人（クレームエージェント）に事故発生連絡を行います。	輸入者
2 損害査定	事故通知を受けた保険会社は損害査定人（サーベイヤー）を派遣し、事故原因の推定や損害程度を把握し、報告書（サーベイレポート）を作成します。保険会社はこのサーベイレポートにもとづいて事故原因が保険条約のてん補する範囲であるかどうかを確認し、損害額の査定を行います。	保険会社
3 保険金請求	損害査定が完了し、保険金が決定すれば保険求償者は必要書類を保険会社に提出し、保険金を受け取ることができます。必要書類には、保険証券、インボイス、船荷証券と求償通知書の写し、各種レポートが含まれます。	輸入者

図 3-4 保険請求のステップと実施者

3-2-5. 保険金請求に必要な書類

原因・補償責任の確認、補償される損害額の算出、あるいは運送人などへ損害賠償請求（代位求償）のために取り付けるべき書類などは、輸送形態、貨物の種類、損害形態によって異なります。それぞれの形態によって一般的な必要な書類を示しています。これらの書類は、損害額を確定するためだけでなく、保険会社が保険金をお支払いした後に、代位求償を行うための権利を保全する上でも極めて重要です。

3-3. 貿易保険

外航貨物海上保険が運送途中や貨物の保管中に生じた損害をカバーするのに対し、貿易保険では国のリスク（非常危険）や取引先のリスク（信用危険）をカバーします。

表 3-2 貿易保険でカバーするリスクの概要

危険名	概要
国のリスク (非常危険)	契約当事者に責がなく、不可抗力の事由で起こる輸出不能や代金回収不能危険のことを指します。 <リスクの例> 為替取引の制限・禁止、輸入制限・禁止、戦争、革命、内乱、制裁的な高関税、テロ行為等
取引先のリスク (信用危険)	契約相手の倒産や債務不履行によって輸出不能・代金回収不能となるリスクを指します。

3-3-1. 個別保険

リスクを感じる取引のみに保険を掛けたい場合、以下を検討します。

貿易一般保険（個別）

(カバー率) 付保率	船積前	非常危険	60~95%	対象：輸出契約・仲介貿易契約 ■ リスクを感じる取引を選択して利用可能 ■ 船積前・船積後の非常危険及び信用危険による損失をカバー
		信用危険	60~80%	
	船積後	非常危険	100% ⁷	
		信用危険	90%	

中小企業・農林水産業輸出代金保険

(カバー率) 付保率	船積前	非常危険	対象外	対象：日本からの輸出契約 中堅・中小企業および農林水産事業者等向けの保険 ■ リスクを感じる取引を選択して利用可能 ■ 船積前・船積後の非常危険及び信用危険による損失をカバー
		信用危険	対象外	
	船積後	非常危険	95%	
		信用危険	95%	

⁷ 希望により 97.5%も可能です

3-3-2. 貿易保険利用の流れ

以下に、中小企業・農林水産業輸出代金保険を想定した場合の利用の流れを説明します。



図 3-5 貿易保険利用の流れ

3-3-3. 貿易保険のお問合せ窓口

ご不明点に関しては以下へお問い合わせください。

問い合わせ先名	株式会社日本貿易保険 輸出保険部 お客様相談窓口
相談窓口電話番号	0120-671-094
住所	〒101-8359 東京都千代田区西神田 3-8-1 千代田ファーストビル東館 3 階
E-mail	cs@nexi.go.jp

3-4. 保険活用事例

(1) 外航貨物海上保険

表 3-3 A 社の事例

輸出基本情報	品目：エビ 輸送方法：海上輸送・冷凍コンテナ 輸送温度帯：冷凍
事故例	冷凍されたエビを冷凍コンテナで輸送。デバンニング時にコンテナ内の霜やカートンの状況を確認したところ解凍損害が確認されました
対応例	品目に対する事故のため、通常の海上保険（ICC（A） ^{※8} ）に加えて Warranty for Refrigerated Cargo といわれる冷凍貨物を引き受けるための特約も付帯されていたため、これにより補償されました

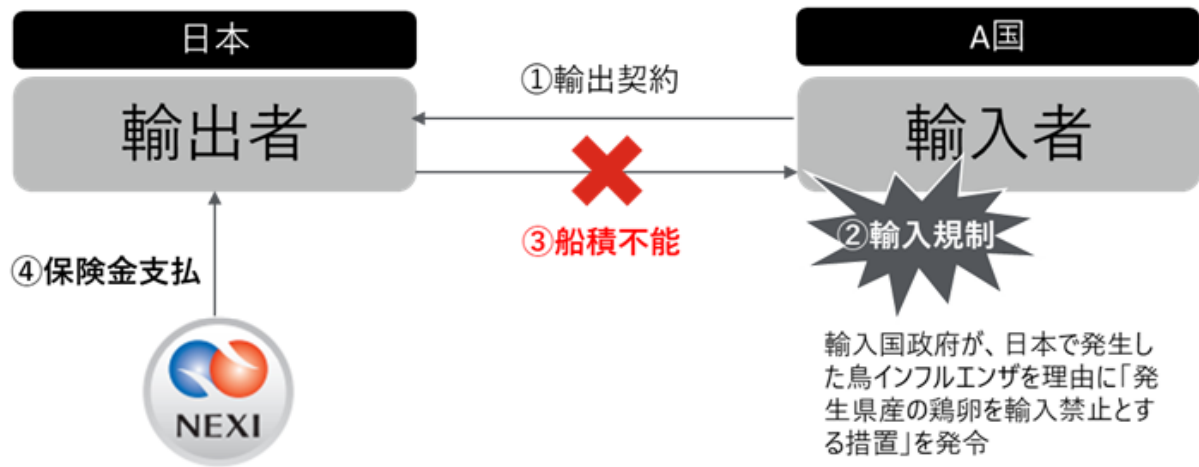
(2) 輸出食品専用保険

表 3-4 B 社の事例

輸出基本情報	品目：マグロ 輸送方法：海上輸送 輸送温度帯：冷凍
事故例	冷凍されたマグロをリーファーコンテナで輸送したところ、リーファーコンテナの故障により解凍損害が発生しました
対応例	輸出食品専用保険で補償されました
損害金額	1,500 万円
補償金額	1,500 万円

⁸ ICC(A)では、オールリスク（明記された除外事項以外、ほぼ全ての補償）が付帯されます

(3) 貿易保険



事故例	輸出者（被保険者）が養鶏・採卵していた県で鳥インフルエンザが発生したため、輸出先の B 国政府が発生県産の鶏卵に対して一律に輸入規制を発動。これにより輸出不能となりました。
対応例	数百万円規模の保険金が支払われました

図 3-5 貿易保険の事例

参考

本事業及び手引書に関するお問い合わせ

■ 農林水産省

100-8950

東京都千代田区霞が関 1-2-1

農林水産省・国際局輸出企画課・輸出企画課品目団体班

電話：03-6744-1779

HP：https://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/e_soudan/index.html

貿易全般に関するお問い合わせ

■ JETRO

HP：https://www.jetro.go.jp/services/advice/agri_foods.html

■ 品目団体

(ア) 日本養殖魚類輸出推進協会

E-mail：jfea@fishet.jp

HP：<https://www.j-ffea.com/>

(イ) 一般社団法人日本ほたて貝輸出振興協会

電話：03-6631-9503

E-mail：official@japan-hotate.com

HP：<https://j-hotate.com/>