

事務局説明資料

2020年10月13日

貿易経済協力局

株式会社日本貿易保険（NEXI）について①

<法人概要>

- 設立根拠法 : 貿易保険法
- 事業 : 企業の輸出、投資、融資等の対外取引において生じる民間保険では救済できないリスクをカバーする保険事業の実施
- 設立 : 2017年4月1日（政府100%出資の株式会社）
- 役職員数 : 210名（2020年4月1日現在）
- 資本金 : 約 1,693億円
- 総資産 : 約17,396億円

<事業実績>

- 責任残高 : 約12.6兆円（2019年度末）
- 年間引受実績 : 約 5.9兆円（2019年度）
- 保険金支払額 : 約 571億円（2019年度）

<支店等>

- 本店 : 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
- 大阪支店 : 大阪府大阪市中心区北浜 3 - 1 - 22 あいおいニッセイ同和損保淀屋橋ビル 8 階
- 海外拠点 : パリ事務所、ニューヨーク事務所、シンガポール支店

株式会社日本貿易保険（NEXI）について②

- 株式会社日本貿易保険（NEXI）は、企業の輸出、投資、融資等の**対外取引**において生じる**民間保険では救済できないリスクをカバーする保険事業**を実施。

<参考> 貿易保険法

（目的）

第一条 この法律は、外国貿易その他の対外取引において生ずる為替取引の制限その他通常の保険によつて救済することができない危険を保険する制度を確立することによつて、外国貿易その他の対外取引の健全な発達を図ることを目的とする。

（会社の目的）

第三条 株式会社日本貿易保険（以下「会社」という。）は、対外取引において生ずる通常の保険によつて救済することができない危険を保険する事業を行うことを目的とする株式会社とする。

（貿易保険の種類）

第三十九条 貿易保険は、普通貿易保険、出資外国法人等貿易保険、貿易代金貸付保険、為替変動保険、輸出手形保険、輸出保証保険、前払輸入保険、海外投資保険及び海外事業資金貸付保険とする。

株式会社日本貿易保険（NEXI）について③

<沿革>

1950年 輸出信用保険法制定。以降、2001年まで貿易保険事業は（旧）通商産業省にて運営。
1953年 輸出保険法に名称変更。
1987年 貿易保険法に名称変更。

2001年 独立行政法人日本貿易保険（NEXI）の設立。

※ 中央省庁等改革の一環としてNEXIを設立し、従来国が行っていた貿易保険事業（貿易保険の引受け、保険金の支払、債権回収等）を移管。国はNEXIから再保険を引受け。

2014年 貿易保険法改正による貿易保険制度の機能面強化。

※ アルジェリアで発生したテロを背景に、テロ、戦争等のリスクに一層対応するよう保険制度を拡充。
また、日本企業の海外展開支援を目的として、海外日系子会社の行う輸出等取引及び海外投資における損失をてん補する保険制度を創設するなど、貿易保険制度の機能面を強化。

2017年 NEXIの株式会社化（株式会社日本貿易保険の設立）。

※ 国の再保険制度を廃止し、貿易保険に関する経理をNEXIに一元化。ただし、引き続き国との一体性を確保するため引受基準等を国が定めるとともに、政府保証やNEXIの資金調達が困難な場合における財政上の措置を手当て。

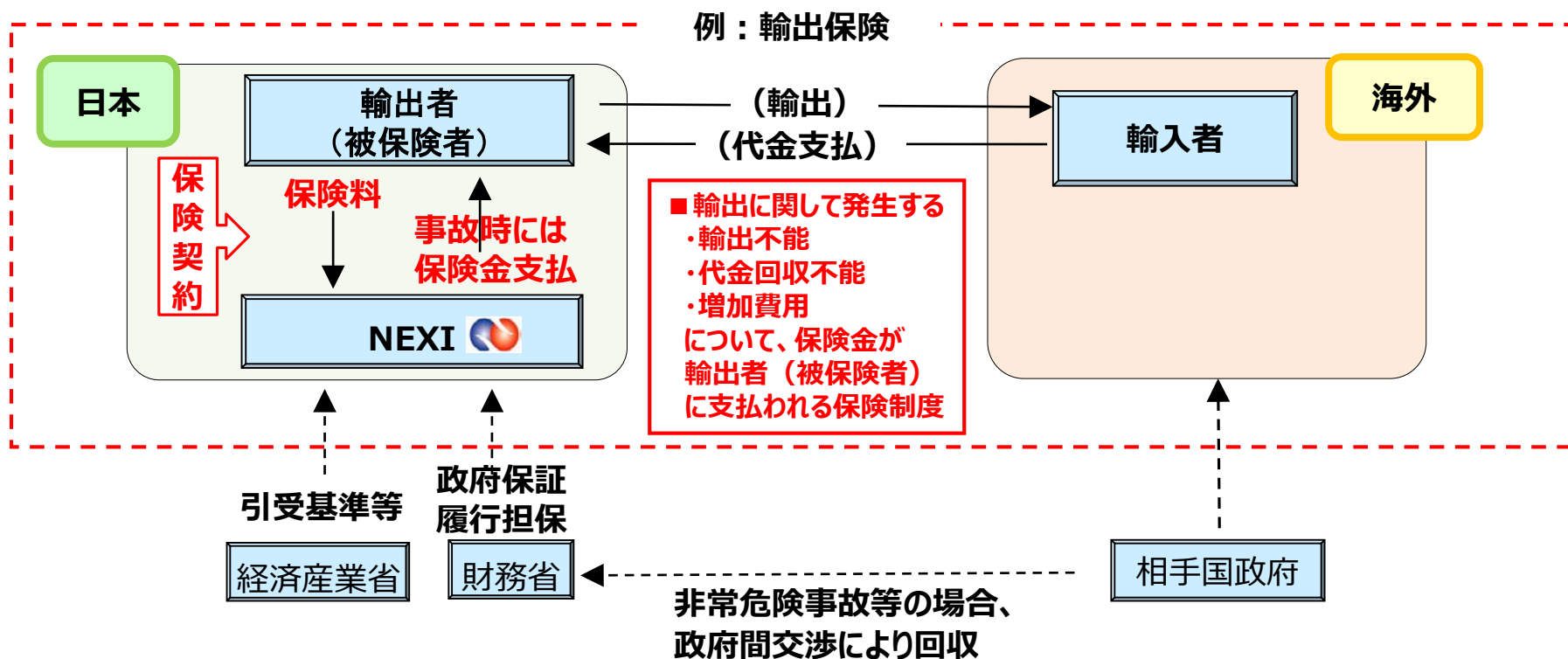
貿易保険について①

【貿易保険の概要】

- 貿易保険は、企業の輸出、投資、融資等の**対外取引**において生じる**民間保険では救済できないリスクをカバー**する。

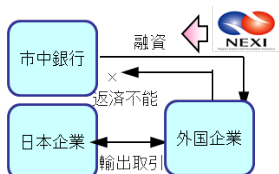
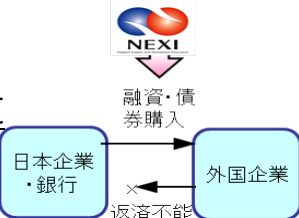
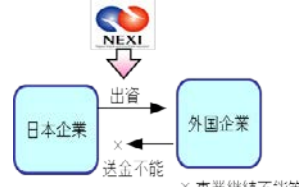
【リスクの種類】

- 非常リスク：戦争・テロ、為替・輸入制限、経済制裁、収用、自然災害 等
- 信用リスク：契約相手方の破産、3ヶ月以上の履行遅滞 等



貿易保険について②

- 企業の輸出、投資、融資等の様々な対外取引において生じる戦争・テロ等の非常リスクや契約相手方の破産等の信用リスクをカバーする保険事業を提供。

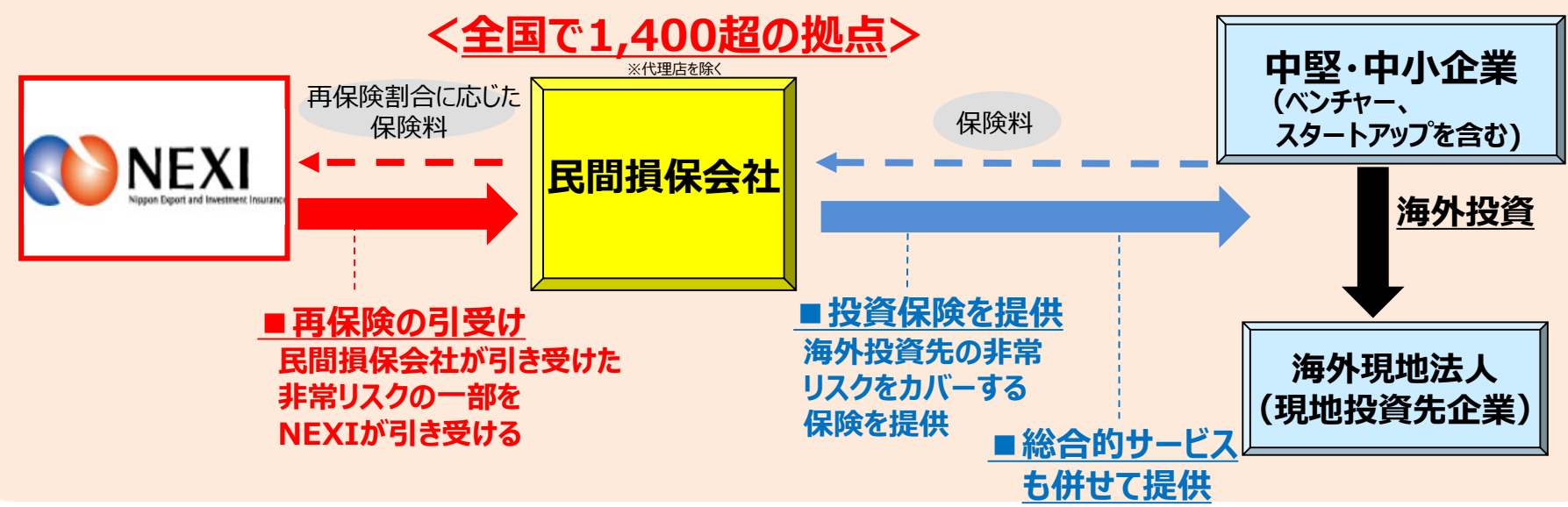
保険対象取引		保険種・保険内容	引受実績 (2019年度)	責任残高 (2019年度末)
輸出に関する保険		貿易一般保険 輸出不能や輸出後／外国への技術提供後における代金回収不能による損失をカバー。 非常危険 信用危険 	4.5兆円	6.0兆円
	融資等に関する保険	貿易代金貸付保険 銀行等による外国企業の日本貨物の購入資金に係る融資等（バイヤーズ・クレジット）の返済不能による損失をカバー。 非常危険 信用危険 	0.2兆円	0.8兆円
プロジェクトに関する保険		海外事業資金貸付保険 銀行等による外国企業の事業資金（日本からの輸出に関連しないアンタイド資金）に係る融資等の返済不能による損失をカバー。 ※日本裨益について個別に国へ確認が必要。 非常危険 信用危険 	0.4兆円	3.4兆円
	投資に関する保険	海外投資保険 投資先の事業が一定期間以上継続できなくなったこと等による損失をカバー。 非常危険 	0.6兆円	1.6兆円
その他(再保険等)			0.2兆円	0.8兆円
合 計			5.9兆円	12.6兆円

(資料) 日本貿易保険2019年度報告書

最近の取組①（中堅・中小企業向けの海外投資保険の提供開始）

- **貿易保険施行令を2019年7月に改正**し、NEXIが、民間損保会社から海外投資保険の再保険を引き受けることを可能とし、**民間損保会社の海外投資保険への参入を促した**。
- 大手損保会社を中心に、**2019年8月以降、中堅・中小企業向けの海外投資保険を提供開始**。
民間損保会社の有する、①大手のみで**拠点数1,400を超える全国ネットワーク**と②関連商品を組み合わせた**総合的サービスの提供**により、**中堅・中小企業に対するきめ細かなサポートが期待**される。

NEXIと民間損保会社による連携スキーム



※ 改正前の施行令上の規定では、NEXIが民間損保会社から再保険を引き受けられる保険は、輸出保険（輸入業者の不払等を一定の限度額の範囲でてん補する保険）のみ。

民間損保会社による総合的サービスの例

- ✓ 海上保険、PL保険などとのパッケージ提供によるリスク軽減
- ✓ 現地情報の提供、海外事業のリスク評価、物流のコンサル等のサービス

最近の取組②（日本企業のアフリカ進出支援）

- 日本からアフリカに対する輸出・投資は、欧米や中国などに対し大幅に遅れを取っている。
- 日本企業のアフリカ市場への参画を支援するため、2019年8月、NEXIは現地金融機関とMOUを締結。連携強化を通して、リスク低減スキームの構築等に取り組んでいるところ。

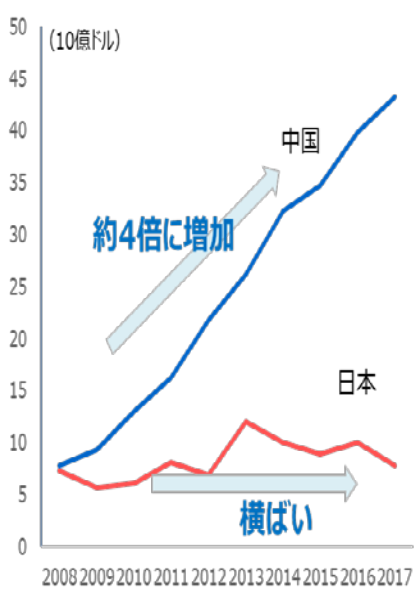
対アフリカ輸出・投資額の日本と各国との比較

- ・ 2001年と2016年を比較した時のアフリカに対する輸出額の増加率は、中国は18倍に対して日本は1.5倍。
- ・ 直接投資についても、過去10年間で、アフリカへの直接投資残高は、中国は約4倍に増加したが、日本は横ばい。

アフリカへの輸出額（億ドル）

	2001年	2016年	増加率
全体	1,207	4,783	4.0倍
中国	45 (4%)	799 (17%)	17.8倍
フランス	146 (12%)	279 (6%)	1.9倍
米国	105 (9%)	267 (6%)	2.5倍
ドイツ	101 (8%)	259 (5%)	2.5倍
韓国	39 (3%)	97 (2%)	2.5倍
日本	51 (4%)	77 (2%)	1.5倍

対アフリカ直接投資残高推移（中国・日本）



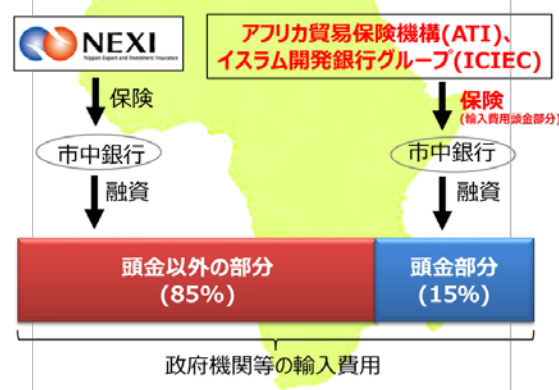
（資料）International Trade Centre「International Trade Statistics」、JETRO「主要国企業のアフリカ展開と日本企業との連携可能性」、財務省貿易統計から経産省作成

出典：中国商務部「対外直接投資統計広報」JETRO直接投資統計

NEXIのリスク軽減スキーム

（2019年8月開催のTICAD7において、NEXIはアフリカのリスクを熟知する現地金融機関（アフリカ貿易保険機構（ATI）、イスラム開発銀行グループ（IsDB、ICIEC））との間で協力覚書を締結、

輸入費用や頭金等の必要資金を100%カバーするスキーム



アフリカ貿易保険機構（ATI）の概要

- ・ 2001年に、東アフリカ諸国を中心に設立。加盟国（ケニア、エチオピア、タンザニア等18か国）内における投資、貿易促進が主要な組織ミッション。
- ・ UKEF(英)、SACE(伊)、Atradius（蘭）も出資参画。

最近の取組③（「環境イノベーション保険」の創設）

- 洋上風力等の再エネ案件や水素・CCUS等の新技術分野のプロジェクトへの民間資金導入拡大が必要。
- このため、環境関連の新技術を活用したプロジェクトを対象に、通常よりも付保率を引き上げた「環境イノベーション保険」を、2019年7月に創設。

「環境イノベーション保険」の創設



＜対象プロジェクトの例＞

① 再生可能エネルギー関連

- ・ 洋上風力、可変速揚水発電、太陽光、地熱、バイオマス

② 省エネルギー関連

- ・ スマートグリッド
- ・ ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）

③ その他環境関連の新技術

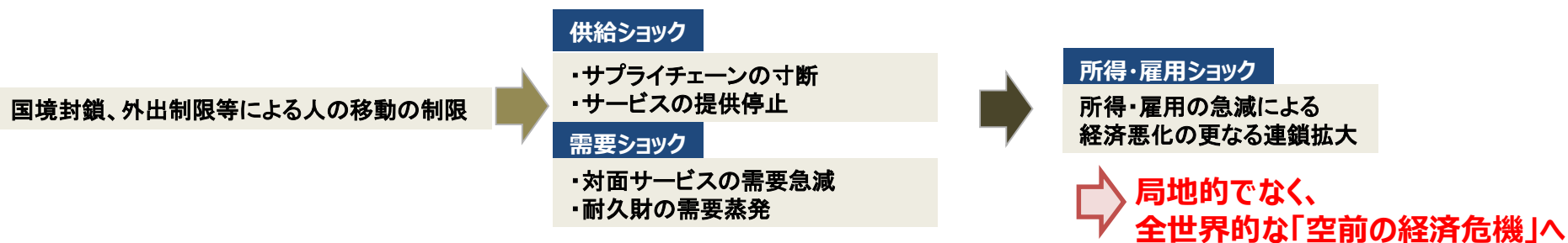
- ・ 炭素回収・利用・貯留技術（CCUS・カーボンリサイクル）
- ・ 水素・燃料電池関連技術
- ・ 系統安定化技術（蓄電）



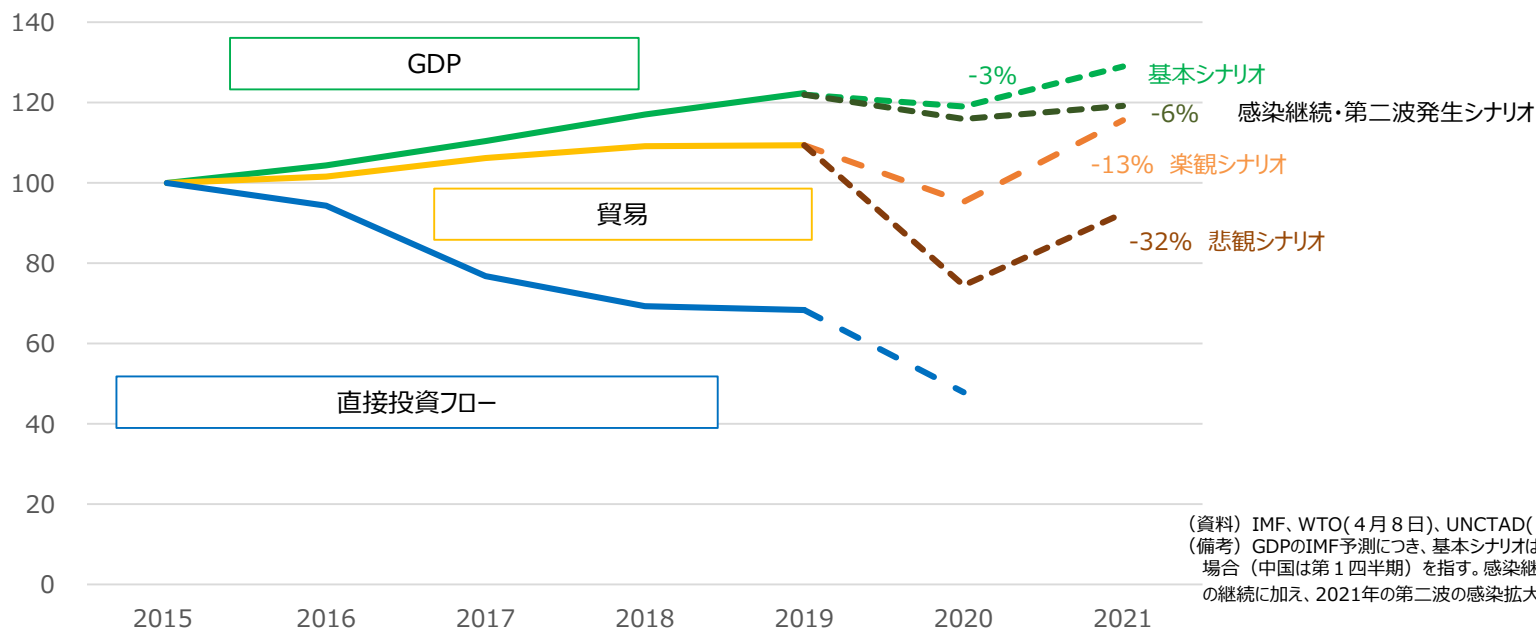
等

新型コロナの国内外経済への影響①

- **コロナショックは**、人と人の接触制限に起因して「供給ショック」と「需要ショック」が併発した、**世界規模での異次元の経済危機**。
- WTOが2020年4月8日に発表した世界貿易見通しは、悲観的シナリオでは貿易量32%減、UNCTADが6月16日に発表した世界の海外直接投資見通しは最大で前年比4割減と、**2度の石油危機（1973年、79年）やアジア経済危機（97年）、リーマンショック（2008年）を超える、戦後最大のインパクトとの予測**。



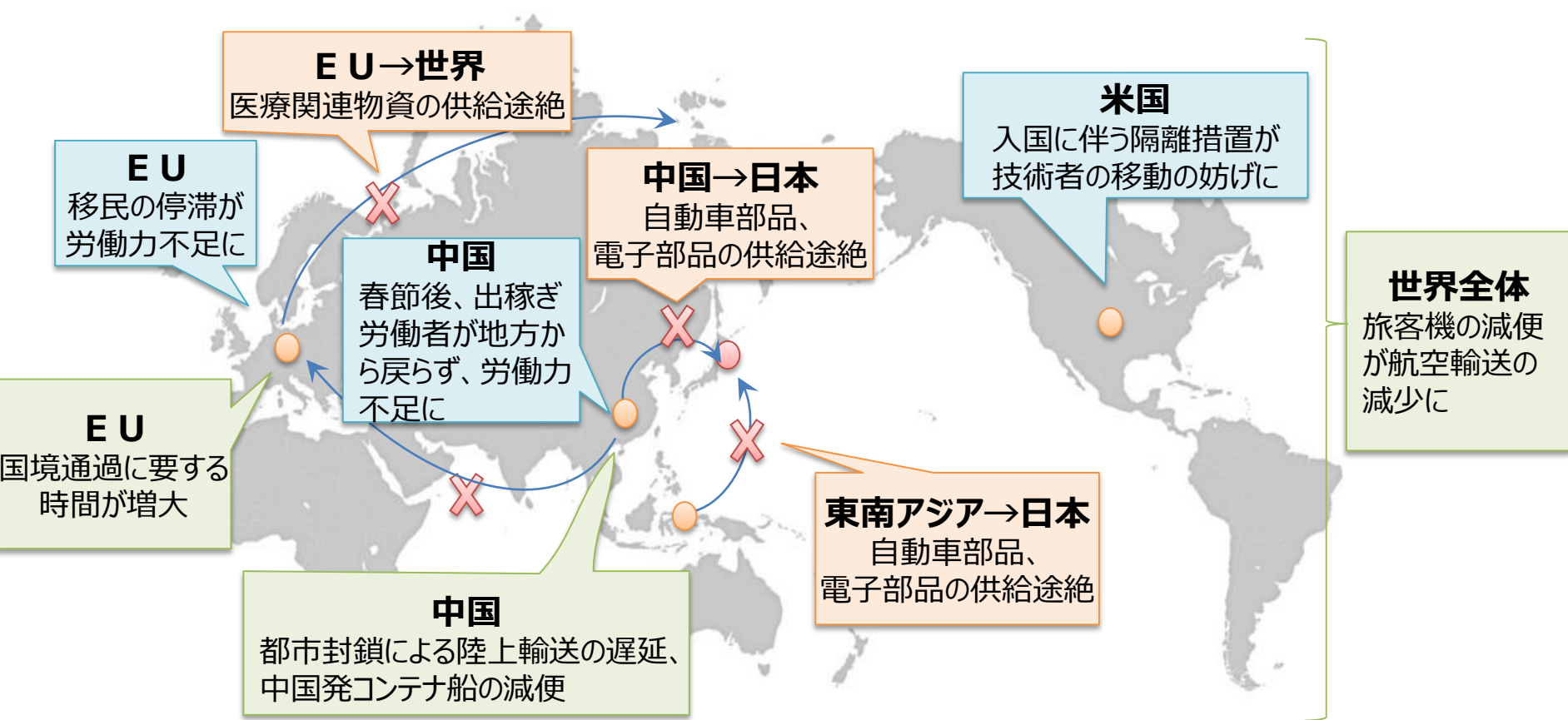
世界の輸出・海外投資の見通し



新型コロナの国内外経済への影響②

- 新型コロナの影響によりグローバル・サプライチェーンが世界各地で寸断し、様々な物資の供給途絶リスクが顕在化した。

新型コロナウイルスを受けたサプライチェーンの寸断の例



新型コロナウイルスの影響に対する貿易保険の対応①

- 新型コロナウイルスの影響により、輸出先・投資先でロックダウンが起き、事業の休止や支払遅延、港湾手続の遅延等が発生。また、産油国・途上国では、新型コロナウイルスによる政府財政の悪化により、ソブリン危機が発生。
- これを受け**NEXIは現行制度の下、対応を行ってきた。**

事例1 輸出先の事業休止（輸出保険）

- 商社XはA国向けに自動車部品を輸出したが、コロナによるロックダウンにより先方の工場稼働が停止し、資金繰りが悪化したバイヤーからの支払が遅延する見込み。
⇒支払が3ヶ月以上遅延すれば、保険の対象となる。



事例2 投資先企業の休業（投資保険）

- B国に進出するY社は、新型コロナウイルスの影響で事業所が入居しているビルが閉鎖されたため、休業となり、事業再開に1ヶ月超を要した。
⇒原則1ヶ月以上の事業休止は保険対象となり、保険金支払済み。



新型コロナの影響に対する貿易保険の対応②

- 新型コロナの影響により、輸出先・投資先でロックダウンが起き、事業の休止や支払遅延、港湾手続の遅延等が発生。また、産油国・途上国では、新型コロナによる政府財政の悪化により、ソブリン危機が発生。
- これを受け**NEXIは現行制度の下、対応を行ってきた。**

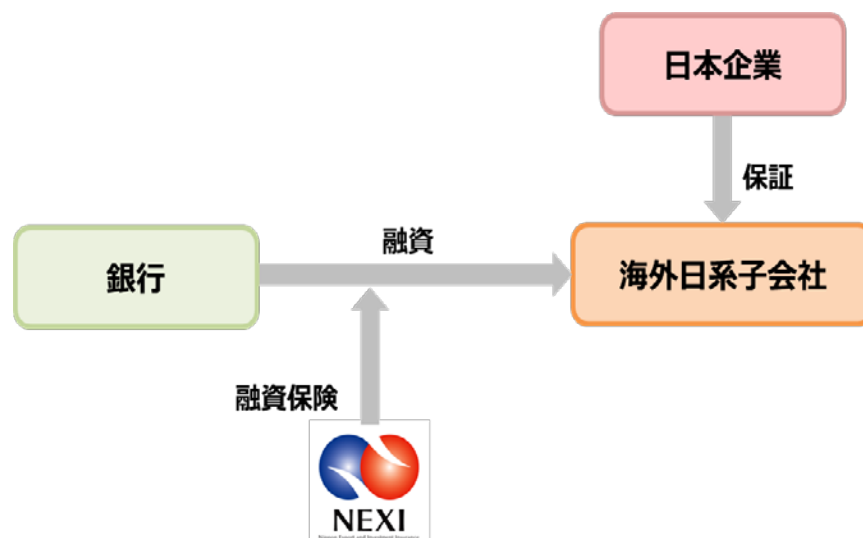
事例3 新興国政府の財政悪化 (融資保険)

- アフリカの産油国であるC国の政府向けの融資について、原油価格の急落等によりC国政府の財政が悪化したため、C国政府は、G20の枠組みに基づく債務返済の猶予を要請した。
⇒政府間合意に基づく同国融資返済の繰延べは、保険対象となる。



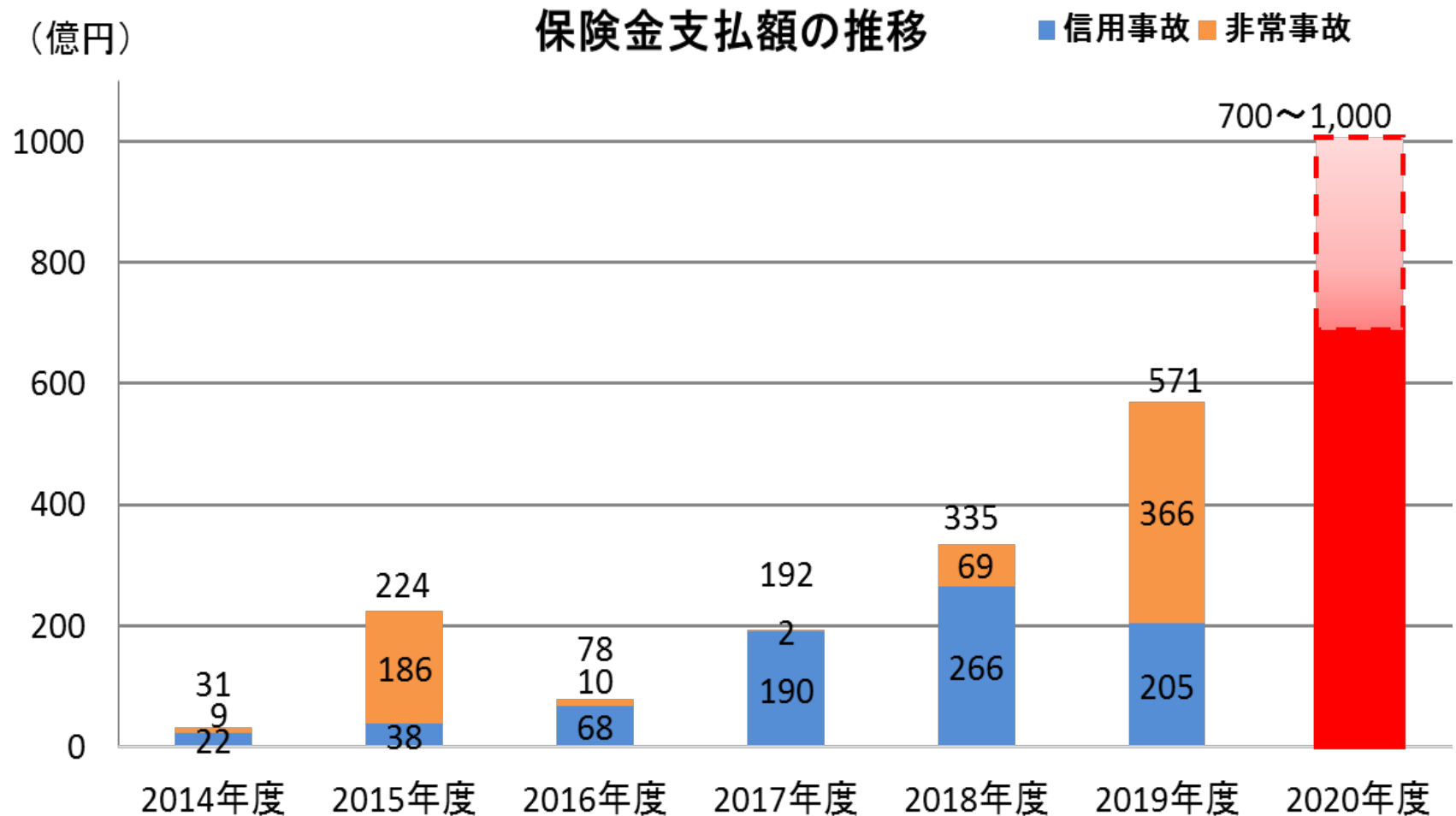
事例4 海外子会社の運転資金の 調達支援 (融資保険)

- 新型コロナ危機の影響により、日本企業の**海外子会社の資金繰りが悪化したため、1.5兆円の保険引受枠を設定し、融資保険を通じ海外子会社の運転資金の調達支援を実施。**(なお、リーマンショック時は約1兆円の引受支援を行った。)
- これに関連して、先般成立した**第二次補正予算においてNEXIに対して0.2兆円の政府保証借入枠を措置した。**



新型コロナの影響に対する貿易保険の対応③

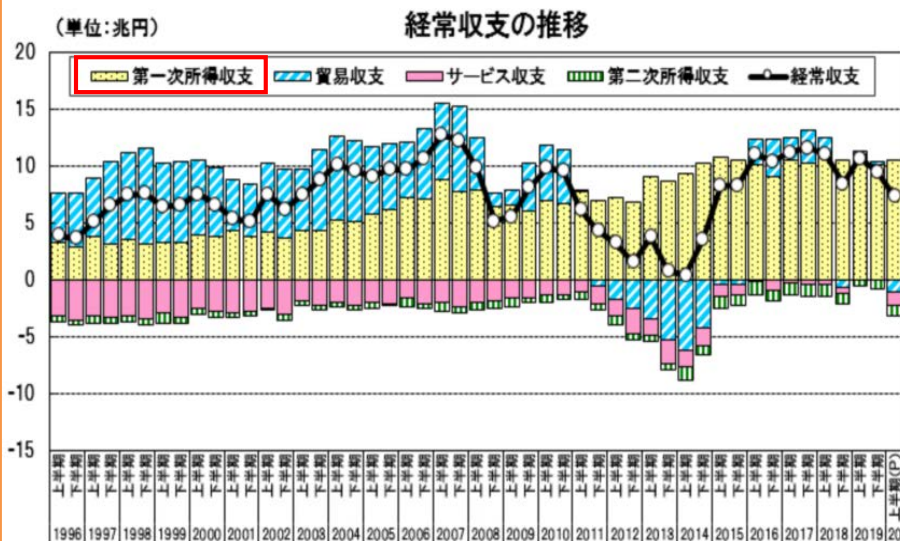
- NEXIでは、新型コロナの影響による損失について保険金の支払を行っている。
- 2020年度の保険金支払は、約700億円～約1000億円が見込まれ、これは2001年のNEXI設立以来最大（2020年7月時点）となる。



貿易保険をとりまく環境変化

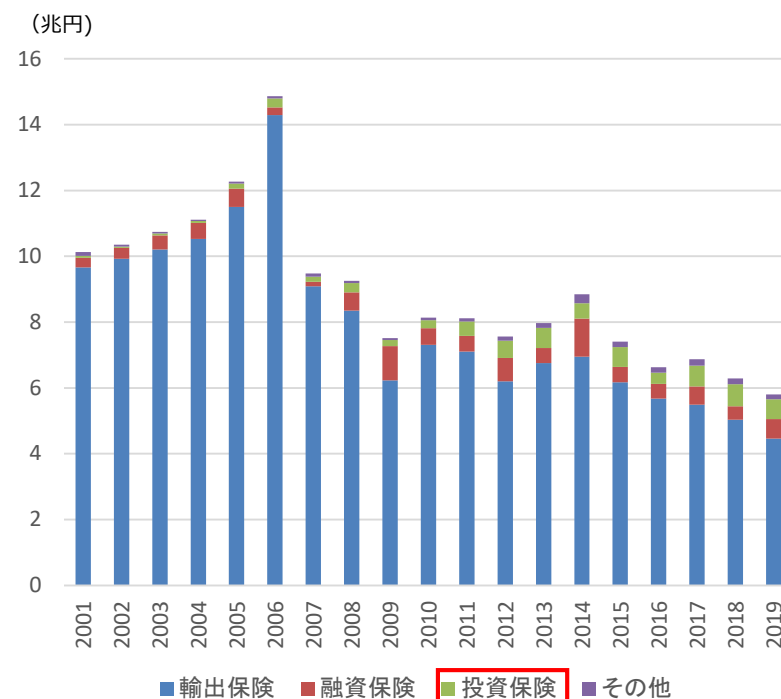
- 我が国の経常収支を支える項目は、貿易収支から第一次所得収支（証券投資収益、配当など）に移行（「貿易立国」から「投資立国」への転換）。こうした動向を受け、**ビジネスリスクの長期化**が懸念される。
- こうした中、NEXIによる海外投資保険の引受実績は緩やかな増加に留まる。

日本の経常収支の推移



（資料）財務省HP

NEXIの引受実績及び保険種別構成比の推移



（資料）NEXI作成

海外展開における様々なリスク

- 日本企業の海外展開に関連して様々なリスクが存在。例えば、2013年にアルジェリアにおいて発生したテロにより、日本企業の手掛けるプラント事業に遅れが生じた。
- 今後も、米中対立、気候変動等により様々なリスクが顕在化するおそれ。

テロ		感染症、自然災害	
アルジェリアテロ 2013年1月に発生したアルジェリアにおけるテロ事件により、日本企業が手掛ける天然ガスプラントの建設に影響が発生。 貿易保険法の改正 海外でプラント建設を行う日本企業が戦争やテロにより被る追加的費用（人件費や貨物保管費等）を新たに貿易保険の対象とした。		近年、世界規模の感染症の拡大や、大規模な台風・地震等の自然災害が頻発。 ✓ 新型コロナウイルス（2020年） ✓ 中国・インドでのモンスーン（2019年） ✓ オーストラリアでの大規模森林火災（2019年） ✓ 中南米でのハリケーン（2017年） ✓ タイでの洪水（2011年）	
気候変動	米中対立	経済制裁	為替変動
欧州を中心に脱炭素化の流れが進展する中、国際開発銀行や世界の金融機関が石炭火力や石油・ガス開発への支援を制限。	通商摩擦や経済力競争をはじめとして、米中対立が深刻化。 	米国のOFAC規制（米国が指定した国や個人の資産凍結や取引禁止を措置）の適用の影響。 ✓ イラン制裁 ✓ ロシア制裁	インフラ事業等のプロジェクトでは、長期・大規模の調達（融資）はドルやユーロ建て、事業の収入源は現地通貨建てとなる場合がある。 こうした通貨のミスマッチがある場合、為替変動によるリスクが発生する可能性。

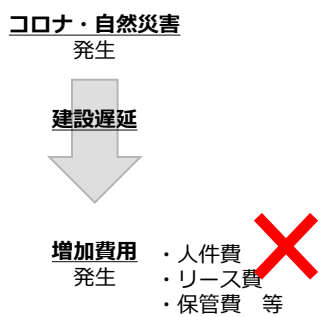
事業者の声①

I. 保険対象の拡大を求める声

①コロナ・自然災害等に起因するプラント建設遅延等の増加費用を自費負担。

A国で、コロナの流行によるロックダウンを受け工事が中断され、巨額の待機費用と退避費用が発生したが、保険金支払の対象とならなかった。

B国では、記録的な豪雨と洪水により浸水被害が生じ、水抜き作業のため工事を中断せざるを得ず、巨額の損失が発生したが、保険金支払の対象とならなかった。



プラント建設遅延等による増加費用に関して、① Force Majeure（戦争や感染症、自然災害といった不可抗力な事態）、② Unforeseen Conditions（予見しえない事態）、③ Change in law（法律・政策変更）について保険金支払の対象としてほしい。

②ロックダウンで航海スケジュール変更、倉庫代を負担。

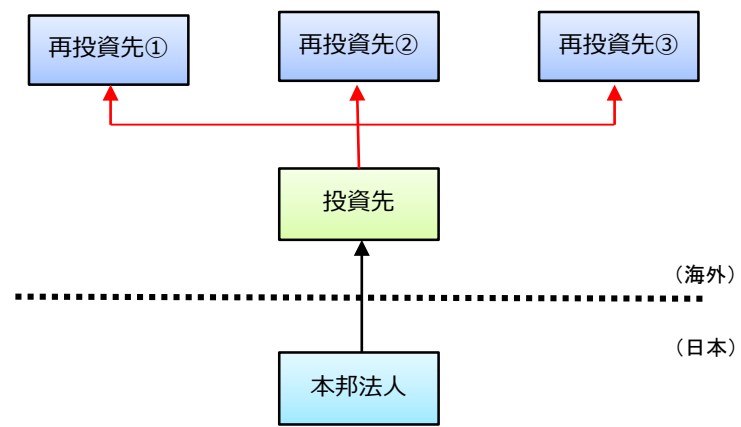
C国の輸入者Y向けに輸出を行おうとしていたところ、C国でロックダウンが行われたことにより、Yから出荷延期依頼を受けた。結果、出荷日の変更に伴い航海スケジュールが変更され、本邦内で貨物を保管する必要が生じた。

しかし、貨物の保管費用は保険金支払の対象とならなかった。

③グローバル・サプライチェーンの拡大に伴い、再投資等ビジネス構造が複雑化。再投資先の損失を投資先の財務諸表に反映するため、手間や時間がかかる。

海外事業の更なる展開を目指してD国に事業投資を行う予定。D国から更に再投資を行い、グローバルにサプライチェーンを拡大することを目指しているところ、現地法規制やグループ会社間構造の関係により投資スキームが複雑化していることが通例。

保険事故が発生した場合、基本的に、損失の算定にあたっては直接投資先の財務諸表に再投資先で発生した損失が反映されていることが求められる。そのため、保険金支払を受けるためには、会計ルール上求められているものとは異なる形で損失のエビデンスの作成をしなければならず負担になっている。加えて、こうした形でエビデンスを出す必要があるため、保険金受取りまでに時間もかかる。



Ⅱ. 保険金支払の迅速化を求める声

④ 経済制裁発生時には早期撤退したい。

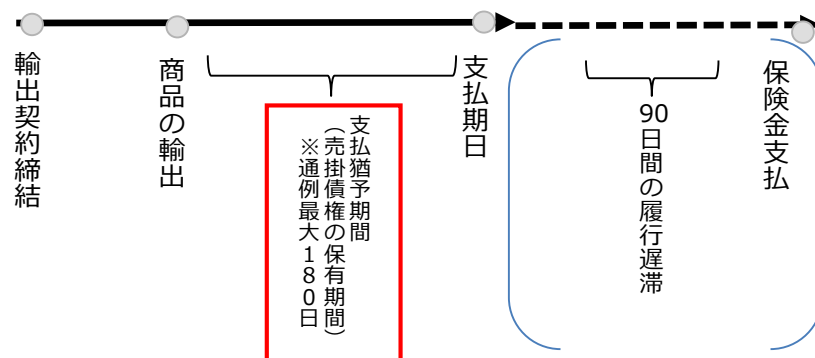
E国にて大型プロジェクト案件への融資のニーズを聞いているが、制裁リスクを抱える案件であるため、参画のハードルが高い。

制裁の発動を起因として債権債務状態を即解消することができれば、参画を検討できるかもしれない。

⑤ 中小企業には迅速な債権流動化支援が必要。

今般の新型コロナの影響で需要が減退し、工場の一時停止やサプライチェーンの寸断により、資金繰りが悪化。こうした危機時には、輸出者の有する債権を早く現金化してもらいたい。

ビジネスの実態では、輸出者／輸入者の関係上、支払猶予期間を輸出者の立場から短縮することは難しく、場合によっては180日の期間を要求されてしまうこともある。



⑥ 事業不能に至らず保険金を受け取れない。

F国にて、F国現地法人とともに合併会社を設立するも、F国政府から事業所在地でのビジネスを制限され、F国政府の首尾一貫しない対応によって損失が発生した。

最終的にはパートナー現地法人に事業を明け渡した上でF国より撤退したため保険金は支払われたが、F国政府の権利侵害開始から保険金受取りまで3年弱を要した。

Ⅲ. その他

⑦ 商品クレームのために保険金を受け取れない。

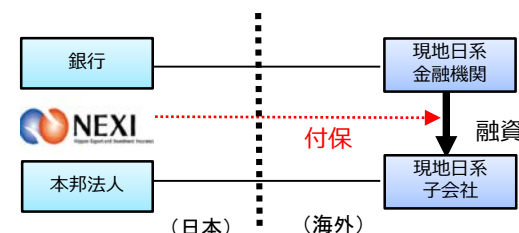
G国所在の輸入者Yを契約の相手方として輸出取引を行うも、輸出した貨物についてYよりクレームが入り、代金の支払を拒まれた。

代金の不払について保険金を受領するためにはYの非を立証する必要があるが、自身で弁護士費用等を負担する必要があり、費用対効果の観点から頓挫した。結果、Yの非を立証できず、保険金を受け取ることが出来なかった。

⑧ 現地日系金融機関を利用した迅速な融資実行を。

新型コロナの影響で資金繰りが苦しくなった海外日系子会社に運転資金を貸し付ける場合、現地の法制度の縛り等もあるため現地の日系金融機関が貸付けを行うことが多い。

運転資金の資金繰り計画はスピードが求められるため、プロセスで時間がからないこと、付保をしてもらえるか予見可能性が高いことが望ましい。



⑨ 船積前にバイヤーの債務不履行が発生も保険金を受け取れない。

ビジネスの実態では、一本の輸出契約において、いくつかのロットに分けて複数回船積みをすることも多い。最初の船積み分について代金支払がなされない場合、通常その後の船積み方を諦めることになる。しかし、残りの船積み不能については、現在の貿易保険制度では保険金の支払が受けられない。

また、例えば、航空機関連の部品では、規格や仕様も様々であり、輸入者の要望に沿ったオーダーメイドの商品になるため、輸入者の都合で輸出ができなくなった場合も転売は実質不可能。