

第2回 物流シンポジウム

～コンテナターミナルにおける陸海の結節の効率化～

2026年7月21日



一般社団法人
国際フレイトフォワードーズ協会

= 登壇者ご紹介 =

和田 武

一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）国際交流委員会委員長
山九株式会社 国際港運事業部 国際フォワーディング部 部長



< 略歴 >

- ・ 1995年 山九株式会社入社。海外進出企業の設備投資案件及び輸配送・据付に従事。
- ・ 大連、広州、香港計18年の海外駐在では、自動車部品物流、日雑品物流（常温・冷蔵・冷凍の3温度帯）を担当し、トラック・鉄道・内航船輸送での中国全土の輸送に取り組む。
- ・ 2019年 山九東源国際（香港）有限公司 社長
- ・ 2023年 現職（山九株式会社 国際フォワーディング部 部長
JIFFA 国際交流委員会 委員長
FIATA（International Federation of Freight Forwarders Association）との交流や海外物流事情調査（ベトナム、インド、バングラディッシュ）を担当する。

パネルディスカッション1

一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）

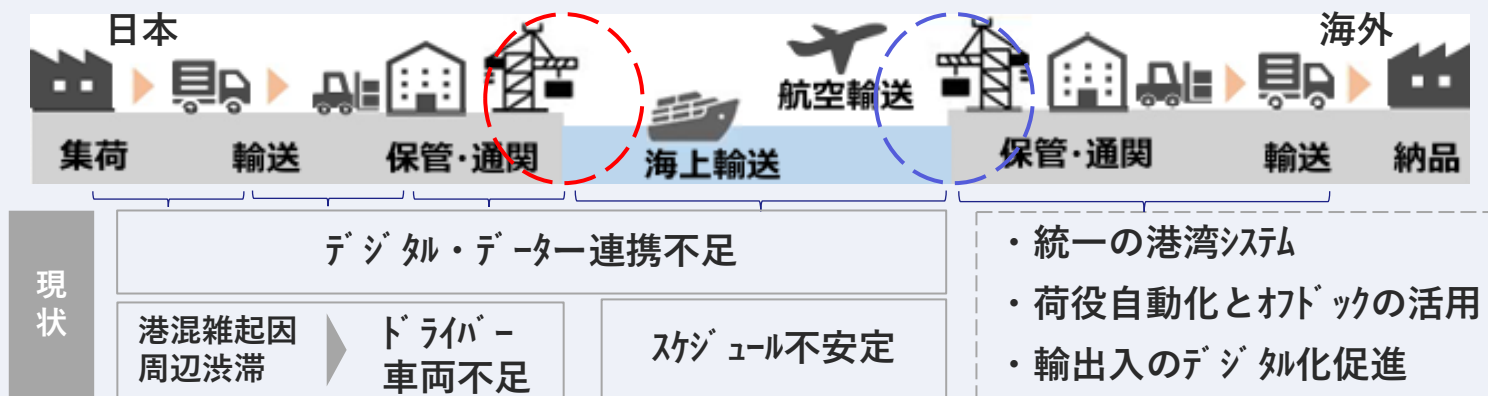
- ・ 外航海運事業者を利用して国際複合一貫輸送を行うフレイトフォワードーの業界団体。

（1981年10月に任意団体として発足、1985年10月社団法人化、2012年4月公益法人改革により現在の一般社団法人へ移行）

- ・ 会員数 正会員社560 賛助会員25社・団体 合計585社・団体 （2026年7月1日現在）
- ・ 主な事業 教育/研修、調査研究、統計整備、MT BL等運送書類の書式・約款等の制定/販売、
国・公共団体・国際機関等との連絡/協議/調整 等
- ・ 会員企業の国内港湾における取扱量（輸出入合計）

2022年度～2024年度で約1.2億トン/年（全国港湾外貿コンテナ取扱量の3～4割程度）

フレイトフォワードーの作業責任範囲

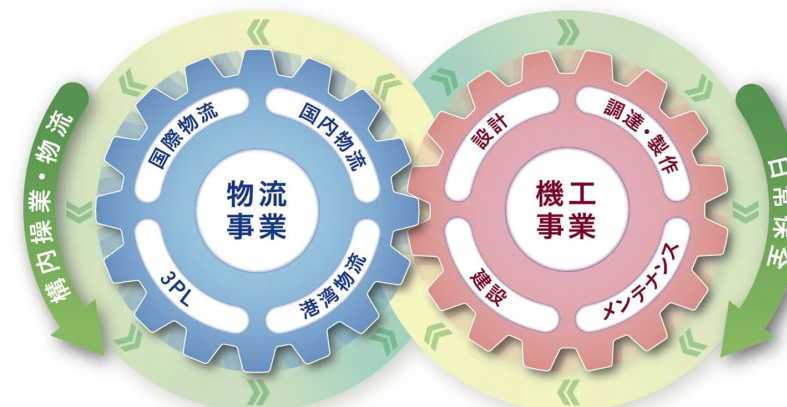


- ・ 港渋滞回避によるドライバーの確保
- ・ デジタル化推進による物流共通プラットフォームの実現

※海外では港湾作業の自動化やデジタルフォワーディングプラットフォームの共有が進む

👉 フォワードーは工程管理・デジタルスポンズに向けシステム投資拡大





パネルディスカッション2

1. 「降ろし取り」によるコンテナターミナルの効率化について

提言内容について、それぞれの立場からみた効果や実現に向けた課題は何ですか？

また、提言以外にも改善すべき点などはないでしょうか？

外航海運を利用して国際複合一貫輸送を行っているフォワーダーにとって、港湾は海陸の輸送結節点として、物理的に極めて重要なエリアであると共に、通関、検疫、保税措置などの対応の場ともなり、ハード・ソフト両面においてその効率的な運用が業務遂行上決定的に重要です。

近年、ドレージドライバー不足、勤務時間管理の強化などにより、フォワーダーにとってドレージの安定的な確保が困難となっています。その一因となっているのが、コンテナターミナル及びその周辺道路による混雑及び長時間の待機時間です。その解消策の一つとして、今回の提言では「降ろし取り」の普及展開が挙げられていますが、これが実現すればこれらの課題の改善に一定の効果があるのではないかと期待しています。

只、これを実現する上で、難しいのは「マッチング」であると考えられます。個別のフォワーダーからすると、「降ろし取り」を実施できる場合は、同じコンテナヤードで、実入り・空に関わらず搬入コンテナと搬出コンテナ（必ずしも同一荷主様である必要はない）が同じタイミングで存在する場合であり、フォワーダー単独では可能な機会が限られると考えられます。より効率的に展開されるためには、ターミナル側で搬出入されるコンテナ情報を把握され、それを実輸送されるドレージ業者側と共有されることが必要であると考えます。

また、環境負荷軽減は、国際複合輸送を行う上で特に荷主様からの要望が多い点であり、その実現がフォワーダーにとって顧客獲得の手段の一つにもなっています。「降ろし取り」などによるトラックの走行量の削減は環境負荷軽減に直結することでもあり、その観点からも推進されることが望まれます。

パネルディスカッション2

2. 陸海の情報連携と提言に記載したCONPASの活用について

・提言2では、搬出入情報データを共有・活用できる仕組みを整備し「降ろし取り」の実施率向上につなげるため、CONPAS（サイバーポート）の機能を改善し、陸海機能連携の基盤としていかに活用すべきか？当言う点について意見を伺いたいと思います。

「降ろし取り」がより効率的に展開されるためには、提言にもあるように、ターミナル側で搬出入されるコンテナ情報を把握され、それを実輸送されるドレージ事業者側で共有されることが必要であると考えられます。CONPASを活用したゲート処理や予約システムについては、実証実験などで混雑緩和についての有効性が示されていると聞いているので、CONPASの活用を拡大すると共に、この際にもたらされる搬入・搬出コンテナの予定を確認し、事前にコンテナの配置などの準備が行えれば、さらに効率的になるのではないのでしょうか。

只、先日JIFFAでサイバーポートの普及促進に関わるセミナーを実施し、その後JIFFA内のフォーワーディング委員会で導入に関する感触を訊いたら、現時点では各社ともあまり積極的ではなかったと聞いています。

現状、各社は各社ごとの情報システムを有しているところが多く、NACCSとのやり取りを含むフォーワーディング業務システムとしてはそれで十分に機能しており、あえてサイバーポートのシステムを導入する動機が弱い、という感触であったとのこと。ただし、予約システムの導入、拡大については、おおむね積極的な評価であったとのこと。

なお、一部のターミナル業者では、受付をサイバーポート経由に限定しており、そのようなターミナル業者が増加していくとサイバーポートを導入せざる得なくなり普及が進むのではないかとの意見があったとのこと。

パネルディスカッション2

3. 日本の港湾の将来像と再編の戦略的活用について

提言3 物理的制約及び安全性に関する課題を整理し、実行可能な対策を段階的に講ずる。また、提言4では東京港大井ふ頭債権をきっかけに降ろし取りの導入及び実施効率向上を戦略的に検討・実践することが望まれています。今回降ろし取りをきっかけに関係者の連携が十分でないという日本の港湾の問題が浮かび上がってきたと思います。今後日本の将来に向けてどのような問題を優先的に解決していくべきか？またどのような調整の場が必要かそれぞれの立場からご意見を伺いたい。

「日本の港湾の未来のために最優先すべきは、『陸と海の情報分断を解消する』ことです。現場にいと痛感しますが、ターミナル、トラック、私たちフォワーダーの間でデータが分断されています。結果として、調整はすべて個別の交渉頼み。これでは非効率ですし、せっかくの『降ろし取り』のチャンスも、情報がバラバラなせいで見逃されてしまっています。では、どうすればいいか。単なる意見交換の場ではなく、港湾管理者がリーダーシップをとり、全ての関係者が同じ土俵に立つ『データ駆動型の改善エコシステム』を構築すべきです。全員で同じKPIを共有し、客観的なデータを見てPDCAを回す。これを当たり前の運用文化にする必要があります。今、大井ふ頭の再編が議論されています。これは単に岸壁や施設を造り直すだけの話ではありません。個社最適の枠を超え、港湾全体を『データ循環型の物流ハブ』に生まれ変わらせる絶好のチャンスです。私たちフォワーダーは、荷主の複雑なニーズと現場の実務を誰よりも知る『結節点』です。だからこそ、現場の知見をデジタル基盤に落とし込み、この変革を力強く牽引したいと考えています。『降ろし取り』を単なる一施策で終わらせず、国際競争力を維持するための『日本の港湾の標準』となるべく、フォワーダーである我々業界も積極的に参画していきたいとおもいます。

港湾ロジスティクスにおけるフレイトフォワーダーが直面している課題

港湾は、外航海運を利用して国際複合一貫輸送を行っているフレイトフォワーダーにとって、海陸の輸送の結節点として物理的に極めて重要なエリアであるとともに、通関、検疫、保税措置等の対応の場ともなり、ハード・ソフト両面においてその効率的な運用が事業遂行上決定的に重要となっている。その中で、フレイトフォワーダーとしては、以下のような課題に直面している。

(1) 港湾をめぐる人手不足

- ・ドレージドライバー、港湾労働者

(2) セキュリティの確保

- ・ハード・ソフト両面におけるセキュリティの確保（特にサイバーセキュリティの強化）

(3) 港湾の非効率

- ・長時間にわたるゲート前待機時間と周辺道路の混雑（特に東京港）
- ・コンテナターミナルの細分化（大型船の同時着岸が困難、ターミナル間の往来の際に都度ゲートの出入が必要、バースホッピングの発生、ターミナル用地利用の非効率 等の原因）
- ・運用時間の制限
- ・ハブ機能強化への課題

(4) 本船寄港の減少

— フレイトフォワードナーとして国、港湾管理者、港湾運営会社に期待する事項

フレイトフォワードナーとして海陸輸送の結節点としての港湾をめぐっては、以下の点に期待している。

国等においてもすでにその改善に向けた措置に取り組んでいただいていることには深く感謝申し上げます。引き続き実現に向けて施策を推進いただくことを期待している。

1 港湾機能の強化（喫緊の対応要望事項）

- ・ドレージドライバー、港湾作業員の安定的確保
- ・コンテナヤード及び港湾全体の稼働時間の柔軟化
- ・予約制の導入拡大、港湾施設・ゲートのDX化の推進（CONPAS、サイバーポート等の普及促進）
- ・サイバーセキュリティの強化
- ・予約車待機場所、シャーシ留置場等車両の待機スペースの拡大

2 中・長期的な課題として対応を期待している事項

- ・本船航路誘致のためのコンテナ港湾機能の国際コンテナ戦略港湾への集約
- ・国際コンテナ戦略港湾におけるコンテナターミナルの一体化
- ・地方港における港湾整備、労働者不足への対応と国際フィーダ航路の充実
- ・鉄道のオンドックレール化と内陸鉄道駅の整備、運行本数の拡大及び低床台車の増備 等

ドレージ待機時間について

- 右下図の通り、東京港ではターミナルゲート前の混雑解消への取組の結果、令和5年(2023年)のゲート前の渋滞長は、平成23年(2011年)と比較して71%減少した。だが、依然としてドレージの待機問題は、ドライバーの労働時間規制や高齢化に伴う労働力の減少と相まって、ドレージ料金の高騰の要因となっている。



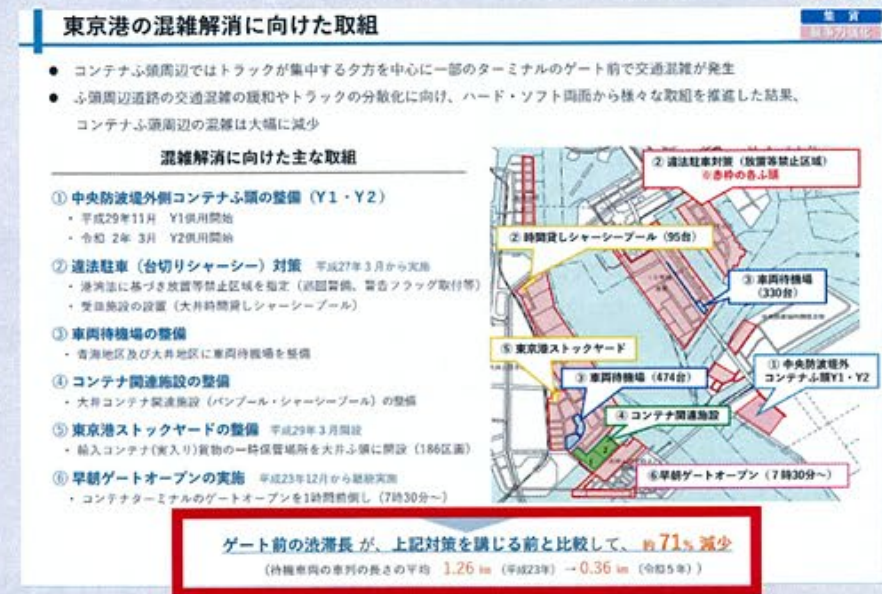
●荷主の競争力維持のための要望

ドレージ輸送

- ・ドレージ車輛に対する高速道路料金の減免
- ・自動運転トラックや連結トラックの走行が可能な高速道路の建設

港湾機能の強化

- ・港湾荷役機器の更新や最新機材の導入に対しての補助や支援
- ・ターミナル自動化による効率化の推進



71%減少

東京都港湾局「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」資料から引用

コンテナ取扱数量増に向けたハブ機能強化への課題

<現状>

混載貨物における「仮陸揚げ」による外貨転送手続きのNACCS業務フロー抜粋



<課題>

- ①ハウスB/L仕分：本来、現物確認すべきであるが、未確認状態で仕分け手続きを行うことによる、適正通関手続き実施のための課題
- ②仮陸揚げ申請：船会社業務（MFR～DMF）である積荷目録の提出までにフォワーダーが介在することのオペレーション上の課題

<要望>

- ・課題の解決による国際リコンソリ業務を実現するため、今後、ワーキンググループ等を組織