

国際貨物輸送事業者から見た海事産業の現状と課題

ーサプライチェーンの安定性・効率性・環境対応・今後の展望ー

2025・10・29



一般社団法人
国際フレイトフォワードーズ協会

目次

	<u>記載ページ</u>
フレイトフォワードの役割	2 ～ 4
JIFFAの設立と変遷等	5 ～ 9
フレイトフォワードが直面している課題	10 ～ 13
JIFFA会員企業が期待している事項	14 ～ 15
まとめ	16

フレイトフォワードの役割(1)

1. 国際貨物輸送事業者(フレイトフォワード)とは

自社で輸送手段(船舶・航空機・鉄道・トラック等)は持たず、複数の輸送手段を組み合わせて、最適な輸送サービスを顧客に提供(旅行エージェントの国際物流版)。

荷主から見ると「運送人(運輸事業者)」

実運送事業者から見ると「荷主」

国内法では、貨物利用運送事業法上の「利用運送事業者」と位置づけられる。

第一種貨物利用運送事業 港から港まで、空港から空港まで、駅から駅までの輸送

第二種貨物利用運送事業 上記第一種に加えて、自動車による集配

フレイトフォワードの役割(2)

2. フレイトフォワードの役割

国際貨物の効率的かつ円滑な輸送を図ること

- ・ 輸送手段の手配・・・船舶のブッキング、ドレージ・内航船・貨物鉄道等の手配
- ・ 輸送関係書類の作成・・・MTB/L、WAYBILL等の運送書類、税関書類等の作成
- ・ 通関業務・・・関税法関係業務、出入国管理法関係業務、危険物関係業務等
- ・ 貨物の保管、荷役、配送・・・CFS(Container Freight Station)・CY(Container Yard)間の配送手配、CFSにおける荷役作業等
- ・ 保険の手配 等

→これらを荷主から一括して受注し、円滑なサプライチェーンの形成に資する。

物流を構成する基本的な活動について —国際物流の流れ—



JIFFA(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)の設立と変遷

1981年10月:任意団体 日本インターナショナル・フレイト・フォワードーズ協会設立

1985年10月:運輸大臣許可を得て、社団法人 日本インターナショナルフレイトフォワードーズ協会(JIFFA)に

2012年4月:公益法人制度改革に伴い、一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会へ移行

会員数は、正会員549社、賛助会員26社・団体の合計575社・団体(2025年10月1日現在)

JIFFA(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)の目的と活動

(目的)

利用運送による国際貨物輸送及びこれに関連する事業(国際フレイトフォワーディング事業)の健全な育成及び会員相互の利益と地位の向上を図り、もって国際物流の発展に寄与すること(定款より抜粋)

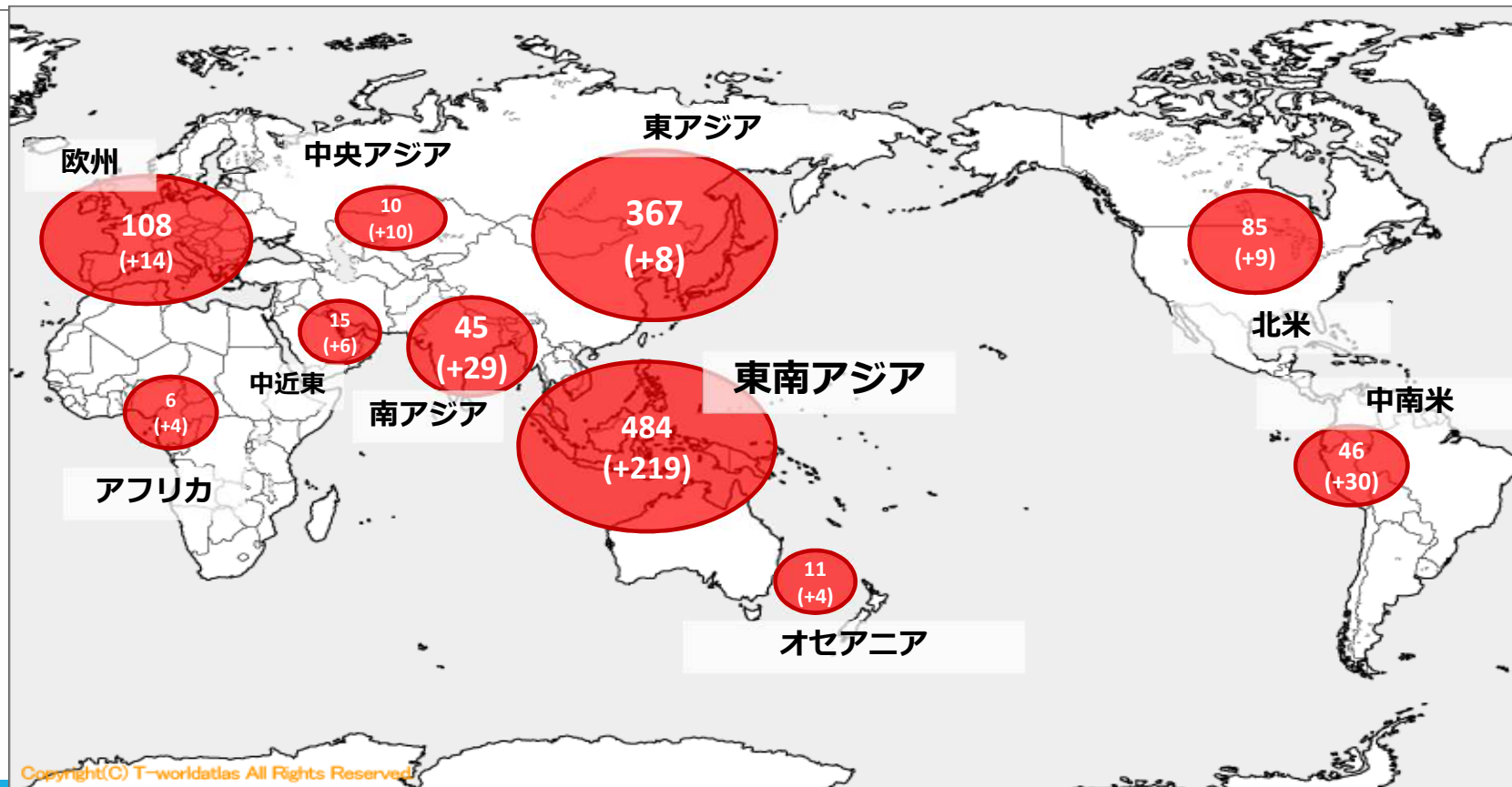
(事業)

- ・教育・研修事業
- ・調査研究、統計整備
- ・運送書類の書式、約款等の制定、販売
- ・国、公共団体、国際機関、荷主団体等との連絡、協議、調整 等

日系物流事業者の海外進出状況

- 我が国の物流事業者は、製造業の海外生産の拡大に伴い、欧米を皮切りに海外展開を進めてきたが、近年は**アジアへの展開を加速**させている。

我が国フォワーダーの海外拠点数



2022年3月時点、括弧内は2010年からの増減※合併会社を含み、駐在事務所は含まない
(出典) JIFFA「我が国フォワーダーの海外進出状況[第18版]2022年3月」より国土交通省作成

JIFFA(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)取扱実績

	令和4年度 上期 R.04年 4月 R.04年 9月	令和4年度 下期 R.04年10月 R.05年 3月	令和5年度 上期 R.05年 4月 R.05年 9月	令和5年度 下期 R.05年10月 R.06年 3月	令和6年度 上期 R.06年 4月 R.06年 9月	令和6年度 下期 R.06年10月 R.07年 3月
輸出	23,603	24,941	23,820	23,377	23,339	20,962
(輸出 前年同期比)	-1.3%	+5.8%	+0.9%	-6.3%	-2.0%	-10.3%
輸入	38,040	36,788	34,710	33,749	36,575	34,576
(輸入 前年同期比)	+2.6%	-2.9%	-8.8%	-8.3%	+5.4%	+2.5%
輸出入合計	61,643	61,729	58,530	57,126	59,914	55,538
(輸出入合計 前年同期比)	+1.0%	+0.4%	-5.1%	-7.5%	+2.4%	-2.8%

(単位 : 千トン)

参考資料

外貿コンテナ取扱量との比較

2024年度

JIFFA会員企業取扱数量:

485万TEU 35.8%

JIFFA調査より

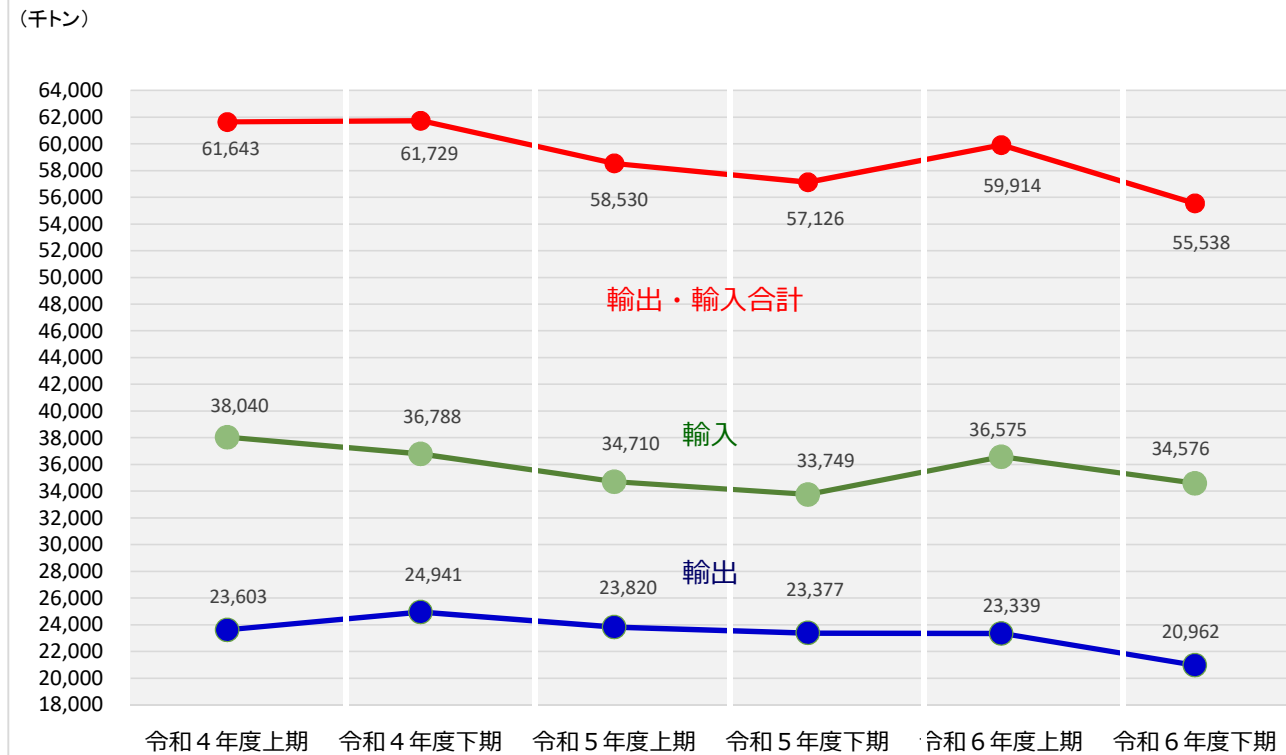
64港全体:

1354万TEU 2024年1月~12月実績

一般財団法人.港湾近代化促進協議会HPより

2. 過去3年間の貨物量推移						
						(単位 : 千トン)
			輸出	輸入		輸出入合計
令和4年度上期	(R. 4年 4月 ~ R. 4年 9月)		23,603	38,040		61,643
令和4年度下期	(R. 4年10月 ~ R. 5年 3月)		24,941	36,788		61,729
令和5年度上期	(R. 5年 4月 ~ R. 5年 9月)		23,820	34,710		58,530
令和5年度下期	(R. 5年10月 ~ R. 6年 3月)		23,377	33,749		57,126
令和6年度上期	(R. 6年 4月 ~ R. 6年 9月)		23,339	36,575		59,914
令和6年度下期	(R. 6年10月 ~ R. 7年 3月)		20,962	34,576		55,538
3. 輸出入比率						
						(単位 : %)
	令和4年度 上期	令和4年度 下期	令和5年度 上期	令和5年度 下期	令和6年度 上期	令和6年度 下期
輸 出	38.3	40.4	40.7	40.9	39.0	37.7
輸 入	61.7	59.6	59.3	59.1	61.0	62.3

JIFFA(一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会)取扱実績



フレイトフォワードが直面している課題(1)

1. 地政学リスク・通商政策の不確実性

- ・ 戦争、紛争、テロの勃発 → 貨物量の減少、燃料コスト等の高騰、輸送ルートの変更
- ・ 突発的な制裁・関税・入港料導入 → サプライチェーンやコスト構造が急変、貨物量の大幅な変動
- ・ 輸出入規制や検査強化 → 通関リードタイム増大
- ・ 需給変動予測が困難 → 契約・在庫管理にリスク

2. 港湾混雑・船舶遅延・コンテナ不足

- ・ 天災、感染症、システムトラブル等による荷動き集中や運航ダイヤ乱れ → リードタイムの不安定化
- ・ 国際的な運賃高騰による船腹確保難、空コン調達難 → フレイトフォワードとしての提案力・調達力が問われる
- ・ 遅延による追加コスト(滞船料・デマレッジ・倉庫費用)増加

フレイトフォワードが直面している課題(2)

3. サプライチェーンの脆弱性顕在化

- ・ 特定航路・特定港への依存がリスク化
- ・ 労働争議・天災等で流通が即時麻痺
- ・ 荷役システムに対するサイバー攻撃

→複数輸送モードの選択肢・在庫分散・可視化システム活用が必須

4. 地球環境問題への対応

- ・ EUをはじめとする規制強化(EU-ETS等)
- ・ 温室効果ガスの計量・見える化←荷主に対する営業ツール
- ・ パナマ運河の渇水による通行規制 等

フレイトフォワードが直面している課題(3)

5. デジタル化への対応

- ・ EB/Lの導入
- ・ デジタルフォワーディング
- ・ サイバーポート・NACCS更改等への対応
- ・ CONPASを活用した予約システムの導入拡大 等

6. 国内における結節点(港湾)及び国内輸送の問題点の顕在化

- ・ 本船寄港の減少
- ・ 港湾をめぐる人手不足(ドレージドライバー、港湾労働者)

フレイトフォワードナーが直面している課題(4)

- ・ 港湾の非効率
 - ・ 周辺道路の混雑、長時間にわたる待機時間、待機場所の不足
 - ・ コンテナターミナルの細分化
 - ・ 運用時間の制限
- ・ モーダルシフトをめぐる課題
 - ・ 荷主の理解
 - ・ 内航船利用の課題(内航船員・特に地方の港湾労働者の不足、内航船の大型化に伴う港湾整備・集荷等の対応等)
 - ・ 鉄道利用の課題(40ft背高コンテナの利用可能路線が限定的、災害発生時の代替手段の確保難、鉄道駅・港湾間のショートドレージの発生等)

JIFFA会員企業が期待している事項(1)

1. 港湾機能の強化

- ・ ドレージドライバー、港湾作業員の安定的確保
- ・ コンテナヤードおよび港湾全体の24時間365日稼働体制の構築
- ・ 予約車待機場所の増備
- ・ 港湾施設、ゲートのDX化の推進

2. 労働時間規制の柔軟化

- ・ トラブル発生時等の労働時間規制を柔軟な運用
ex 9月上旬に発生した東京港のシステムトラブルの際には10時間以上に及ぶ待機
渋滞が発生したため、労働規制上翌日のドレージができない事例が発生

JIFFA会員企業が期待している事項(2)

3. 労働規制強化に対応するための高速道路の無償化、割引の拡大
4. 中・長期的な課題として期待している事項
 - ・ 本船航路の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
 - ・ 地方港における国際フィーダ航路の充実、港湾整備、労働者不足への対応
 - ・ 鉄道のオンドックレール化と内陸鉄道駅の整備
 - ・ コンテナターミナルにおける、実入りコンテナのオンシャーシーでの受け渡し

まとめ

- ・ 安定性・環境対応・デジタル化の三本柱が今後の最優先課題
- ・ 国際貨物の円滑な輸送のためには、モードの結節点（港湾）におけるスムーズな流動が不可欠
- ・ あらゆる分野で人手不足が顕在化している中において安定的な輸送を確保するためには、荷主と輸送事業者間の相互理解と、事業者連携による実効的解決が不可欠
- ・ 海事産業とフレイトフォワーダーが一体となり、持続可能で強靱な国際物流網を構築する