

Shipping Guide

元旦

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

No. 11,028 〈臨時増刊号〉

Monday, January 1, 2024

© Shipping Guide



2024年 主要航路の展望

パナマ、スエズ運河脅威で混乱も、需給に注目

2023年のコンテナ船市場はコロナ禍の特需が終わり、通常状態に戻り、欧米、中国の経済減速で荷動きが減少する一方、新造船の大量竣工で船腹過剰となる中、船社が欠便や減速航行などで船腹調整を進め、運賃市況は秋からおおむね上昇に転じた。2024年も欧米の景気動向、船腹増加、米国東岸・ガルフの港湾労使交渉、2Mの解体、炭素排出規制、パナマ運河の通航規制に加え、紅海での商船攻撃による脅威の高まりに伴うスエズ運河の危機で物流混乱も予想される中、新造船の竣工が過去最大を記録し、供給圧力が増す中で、需給の行方が注目される。

レの沈静化を受けて利下げが開始、それを受けて米国景気は潜在成長率である2%弱に向けて緩やかに持ち直す見通し。

荷動き10月以降増加

日本海事センターがまとめた米国税関統計をもとにしたJOC-PIERSデータによると、アジア（18カ国・地域）から米国への往航コンテナ荷動き量は2023年1～10月累計で前年同期比15.9%減の1,532万7,786TEUと2ケタの落ち込みとなった。

米国向け輸出品の生産拠

点が中国からASEAN、インドに移転する動きが進み、中国発米国向けのシェアは縮小傾向にあり、China+Oneによる荷動きの変化が、小幅に進んでいる。

Descartes Datamyneが米国税関データを基にまとめた1～11月累計のアジア発米国向けコンテナ荷動き量では前年同期比12.7%減の1,600万1,147TEUで2ケタマイナスとなったが、パンデミック前の2019年比では6%増とだった。

2023年は前年同月を下回る荷動きが続いたが、10月

は前年同月を大きく上回り、住宅市況は低迷が続く一方で、個人消費には底堅さがみられ、今後の動向が注視されている。

船腹量も減少

一方で、日本郵船調査グループの資料によると、23年のコンテナ船腹量を前年比7.4%増を予測。過去10年で2015年の8.5%増に次ぐ増加率となり、23年11月末時点の新造船竣工量は、194.3万TEUとなり、24年も竣工量過去最多の237.6万TEUが予想されている。

アジア/北米航路の23年

北米航路

米国経済、穏やかに回復

2023年に入り、米国経済は穏やかな減速で推移、2022年後半から新型コロナウイルスのパンデミック（世界的な大流行）が終息しはじめ、サプライチェーンの停滞改善も、米国の物価上昇に伴

う消費減退で輸送需要の回復増がみられず、船社が欠便などで船腹を抑制したが、依然として供給が需要を上回り、運賃は軟化傾向を示した。7月には北米西岸での港湾労使紛争も長期

化せずに収まったが、渇水でパナマ運河の通航が制限、西岸の港湾労使紛争を回避するために東岸にシフトした貨物がこんどは西岸へ逆流する動きもみせた。

2023年の米国の実質GDP成長率は+2.3%と2022年の+1.9%を上回ると予測、2024年前半には、高インフ

CELEBRATING
25 YEARS IN JAPAN
日本市場で25周年

One of MSC's core values is the continuous evolution and we have been, are and will be evolving in Japan market together with all our customers.
進化、努力、凡事徹底を合言葉にこれからも皆様にサービスを提供します。

MOVING THE WORLD, TOGETHER.

msc.com

8月末時点の船腹量は500隻・495.8万TEUで1年前より9.8%減少した。輸送需要の減少で需給が緩み、船社による船腹調整が進み、他航路へ転配されるカスケード効果によるものとみられている。ただ、コロナ禍前の2019年末比では34%増加、荷動き量を上回る増加率となった。

運賃は10月底に反転

こうした中で、23年の運賃市況を上海出しスポット運賃（THC除く）の上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の推移でみると、北米西岸航路は年初の1,414ドル/FEUからサービス休止や欠便により荷動き減少に対応、4月の1,148/FEUを底に、船社が運賃一括値上げ（GRI）を繰り返したことで、9月には2,136ドル/FEUに達し、12月時点では年初を上

回る1,669ドル/FEUの水準で推移し、10月から反転傾向にある。

北米東岸向けも1月の2,800ドル/FEU台から3月には2,000ドル/FEUまで落ちたあと、回復傾向をみせ、6月には2,600ドル/台へ乗せ、8月、9月は2,800ドル/FEUへ上昇したが、中国の国慶節後の10月は2,200ドル/FEU台へ下げ、11月も1,600ドル/FEU台へ落ちたが、12月半ばにはGRI効果などで2,800ドル/FEU台と年初の水準まで戻った。

パナマ運河、東岸労使注目

太平洋と大西洋を結ぶ物流の大動脈であるパナマ運河では23年に降水量が少なく、水不足が深刻化、主要な水源となるガトゥン湖の水位が大幅に低下し、パナマ運河庁（ACP）が通航船の最大喫水規制や1日

あたりの通航隻数に制限を設けるなどの措置を講じているが、5月にかけての通航量のピークシーズンである第4四半期にまた乾季が到来するため、通航制限に終わりが見えない状況の中、アジアから北米東岸向けコンテナ貨物が北米西岸経由のインターモーダル輸送への切り替わるなどの動きが続く見通し。

パナマ運河の通航規制による脅威北とともに米東岸と航路の貨物輸送は、2024年に新たな大きなハードルに直面しそうなのが、北米最大の港湾組合である北米東岸港湾労組（ILA）によるストライキが懸念されているからだ。ILAと使用者団体の米国海事同盟（USMX）との労働協約は、2024年9月に期限切れとなるが、ILAが東岸・ガルフ全域でストに入る可能性示唆している。

Xeneta（ノルウェー）は北米東岸労使交渉が紛糾した場合となった場合、24年初頭から荷動き動向に影響を与え、西岸向け運賃が上昇し西岸/東岸のスポット運賃差が縮小、荷主は運賃

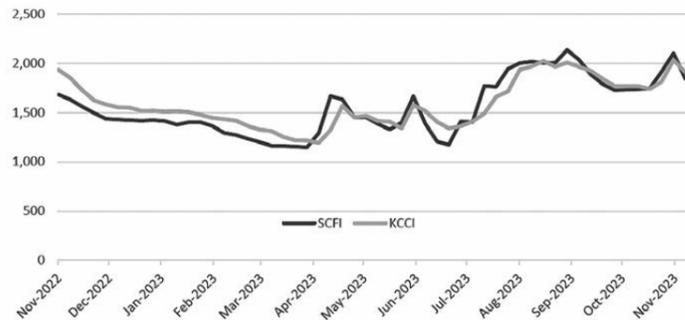
だけでなく輸送時間や信頼性、予測可能性を考慮する必要があると指摘する。

一方、韓国海洋水産開発院(KMD)は2024年も新造船のデリバリーが相次ぎ、運賃は軟化傾向を示し、北米西岸航路のSCFIは平均で1,500~1,800ドル/FEUと2023年の1,572ドル/FEUに比べ最大15%上昇を見込み、24年上半期に需要が回復する可能性があるが、船腹供給量を相殺するには力不足と指摘する。また、2024年の北米航路の輸送需要は前年比3.7%増加すると予想、Clarkson（英国）の6.7%増より低い、Drewry（英国）の3.6%増、HIS Merkit（英国）の2.8%増と比較すると高い水準。

紅海脅威で一時運賃上昇

また、みずほ銀行はアジア発北米向け荷動きは23年に前年比12.8%減少するが、24年には2.5%増とプラスに転じ、需給バランスは2023年以降、新造コンテナ船竣工が続いていることで船腹

アジア→北米西岸運賃推移



量は増加しており、市況軟化リスクを内包しつつも、供給サイドでのアライアンス単位の減便により運賃水準は一定程度維持されるものと見込む。

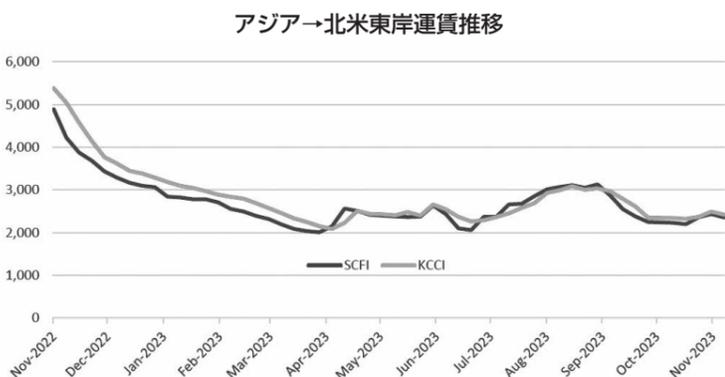
パナマ運河の通航規制で主要船社が1月から通航船の割り増し料引き上げを発表、さらには昨年暮れには紅海地域でイエメンの親イラン武装組織フーシ派によ

る商船へのミサイル攻撃による脅威が高まり中、船社が危険なスエズ運河を避け、喜望峰回りにルート変更する動きが相次ぐとともに、割り増し料を導入、スエズ経由による北米東岸航路の配船にも影響がおよ

需給推移（対前年比増減率）



出典: Alphaliner Monthly Monitor March 2023, Drewry Maritime Research Container Forecaster Quarter 1-Mar 2023を参考に日本郵船集計



Ben Line Agencies (Japan)'s Worldwide Principals

- | | |
|---|---|
| Alcatel-Lucent Co. (France) | Scottish Development International (U.K.) |
| Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong) | Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore) |
| ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore) | Siem Car Carriers (U.K.) |
| Asset Maritime Security Service (U.K.) | Swire Shipping (Singapore) |
| China United Lines (China) | TE Subsea Communications LLC (U.S.A.) |
| Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China) | Thames Port (U.K.) |
| EAS International Shipping (China) | The Shipping Corporation of India Ltd. (India) |
| Global Marine Systems (U.K.) | Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.) |
| Kestrel Global Logistics (U.K.) | Tyco Tele Communications (U.S.A.) |
| M&S Logistics (U.K.) | UAFL (Indian Ocean Islands & Mozambique) |
| Nile Dutch Africa Line (Netherlands) | Wuhan New Port Datong Int'l Shipping (China) |
| Port of Houston Authority | X-Press Feeders (Singapore) |



BEN LINE AGENCIES (JAPAN) LTD.

4th Fl, Shinagawa TS Bldg., 2-13-40 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-0075 Japan
Tel: (03)6718-0704 Fax: (03)6718-0717
logistics.it@benline.co.jp http://www.benlineagencies.com

欧州航路

欧州経済減速も欧州向け荷動き堅調

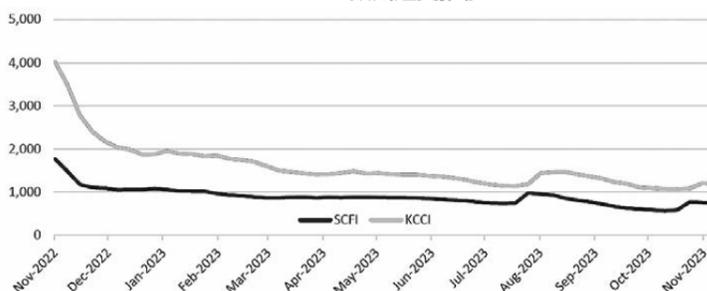
欧州委員会の発表によると、欧州経済は2023年、高い生活費、弱い外需及び金融引締めを背景に勢いを失っている。経済活動は今後徐々に回復していくと見込まれ、実質GDPは2022年の大半を通じて堅調に拡大したが、年末にかけて縮小し、2023年の第1四半期から第3四半期にかけてはほぼ成長せず、2024年の成長率はEUで+1.3%、ユーロ圏では1.2%に回復すると見込んでいる。

こうした欧州景気の減速を背景に、日本海事センターが Container Trades Statistics (CTS、英国) の統計をもとにまとめたアジア欧州航路のコンテナ荷動き量は2023年1~9月累計で前年同期比5.7%増の1,253万2,848TEU、積み地域別では北東アジアが13.1%増の139万2,563TEU、中国+香港が6.8%増の944万6,979TEU、東南アジアが4.9%減の169万3,292TEUだっ

た。揚げ地域別では北欧が1.6%減の769万6,092TEUと減少したが、西地中海は8.5%増の228万4,035TEU、東地中海が32.3%増の255万2,721TEUとなり、ウクライナ戦争の長期化し、消費減退が強まる中、欧州向け荷動きは前年を上回り、コロナ前を上回る水準で推移、東地中海向けがトルコの消費拡大、地震の復興需要などで顕著な増加となった。

これに対し日本郵船調査グループの資料によると、アジア/欧州航路のコンテナ船腹量は23年8月末現在で、408隻・609.9万TEUと1年間で5.6%増加し、コロナ禍前の2019年末比では21.1%増加した。19年末以降、大型船の就航が相次ぎ、大型船のシェアが22~23%を占め、船腹量の増加率が荷動き量の増加率を上回った。

アジア→欧州運賃推移



運賃は10月から反発

こうした中で、運賃市況は下落傾向をみせ、上海出しスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）は、2023年年初の1,050ドル/TEUから、7月には738ドル/TEUまで落ち込んだが、船腹増に対応した船社による減速航行や欠便などの船腹調整、GRI効果で8月に975ドル/TEUまで戻した。

しかし、中国の国慶節前の出荷が低調で9月下旬に623ドル/TEUへ下落、国慶節連休明け後も輸送需要減退で10月には562ドル/TEUまで低下したあと反転し、12月初めには851ドル/TEUへ回復、その後も船社の長期契約更改を前にした運賃底上げで中旬には年初来の1,000ドル/TEUまで戻した。その後は、年末にかけては、イエメンの反政府勢力フーシ派による紅海での商船に対する攻撃が相次ぎ、主要コンテナ船社が危険なスエズ経路を避

け、喜望峰回りにルート変更する動きが高まり、船社の割り増し料の徴収などで、一挙に1,500ドル/TEUまで急騰することになった。

24年は運賃水準維持

みずほ銀行は2024年のアジア発欧州向けコンテナ荷動き量は前年比2.0%増加し1,694.5万TEUを見込み、需給バランスは2023年以降、新造コンテナ船竣工が続き船腹量は増加、市況軟化リスクを内包しつつも、アライアンスの減便で運賃水準は一定程度維持されると見込んでいます。

また、2024年の需要につ

いてMSI（英国）が1.6%、Drewry（英国）が3.1%、IHS Merkit（英国）が2.9%、Clarksons（英国）は2.5%と調査機関の中で最も低い伸び率を予想、金融引き締め策で実物経済が停滞し、荷動きは小幅増にとどまるとみる。

需給動向だけでなく、24年は欧州航路を巡ってはEU（欧州連合）が、排出量取引制度（EU-ETS）1月か

ら外航海運への適用を開始するのを受け船社は費用増に対処するため、荷主にサーチャージの形で転嫁する動きにあることや、コンテナ船社のコンソーシアムを欧州連合（EU）の競争法から一括適用除外する規則（CBER）が4月25日で廃止となるほか、昨年暮れには紅海での脅威が高まり、主要コンテナ船社によるスエズ運河経由から喜望峯回りルート変更する動きが相次ぎ、欧州航路の運賃が急騰、船社が割り増し料の導入や、所要日数の増加によるサプライチェーンの混乱も予想され、波乱含みの動きとなりそうだ。

づく極東から中南米向けコンテナ荷動き量は、2023年は中南米諸国の経済が穏やかに回復する中、1~9月累計で347万700TEUと23%増加した。一方、中南米から極東向けコンテナ荷動き量は2022年が180万5,300TEUと前年比29%増加、2023年は1~9月累計で134万4,600TEUと前年同期比14%増加した。

11月以降運賃上昇

2023年に入ってからのアジア発南米向けスポット運賃の動向を上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI、THC除く）でみると、1月上旬が1,231ドル/TEUだったものが、2月上旬に1,441ドル/TEU、3月上旬に1,482ドル/TEU、4月上旬に1,817ドル/TEU、5月上旬に1,929ドル/TEU、7月上旬に2,616ドル/TEUまで上昇を続けたあと、8月上旬に2,451ド

ル/TEU、9月上旬に1,924ドル/TEU、10月上旬に1,922ドル/TEUへ下降傾向をみせたが、11月下旬には2,700ドル/TEUと年初に比べ19%上げ、11、12月と2,500~2,700ドル/TEUを維持した。

主要船社が上半期にサービス拡大・改編を実施、第3四半期に船腹過剰で運賃下落の阻止に苦労したが、年末向け輸送需要に対応、船社によりGRIが奏功した。

中東・南アジア航路

中東3%台、印は6%台成長

国際通貨基金（IMF）は2023年2024年のサウジアラビアの経済成長率予想をそれぞれ+0.8%、+4%、中東・中央アジアは、2023年+2%、2024年+3.4%と予想した。世界銀行は中東・北アフリカ地域（MENA）の2023年の経済成長率は大幅に落ち込むと予測、一方、アジア開発銀行（ADB）は南アジア地域の2023年のGDP成長率+5.4%、2024年は+6.1%と予想する。同地域の牽引役とされるインドについて、堅調な国内消費と政府の大型設備投資によって成長が推進し、2022/2023年度（2022年4月~2023年3月）は+6.3%、2023/2024年度は民間投資と鉱工業生産の増加を成長要因とし、+6.7%を予想する。

生産拠点の有望な移転先

南米は、地政学的なリスクやコロナ禍での物流混乱を受け、世界で国際サプライチェーン見直しの機運が高まり、メーカーと顧客を地理的に近づけるニアショアリングや政治的および経済的にリスクが低いと地域・国で新たにサプライチェーンを新構築するフレンドシップのその有望な生産拠点の移設先として中南米地域が注目を集めて

おり、グローバルサウスに注目が集まるなか、欧・米・中国は世界の重要資源・食糧生産を担う中南米との関係を強化、中南米は政治リスクを抱えながらも内需拡大、脱炭素化の進展、自動車産業の構造変化が期待されており、2024年はブラジルでのG20、ペルーでのAPECの開催を控え、中南米がメモリアルイヤーとして脚光を浴びることになりそうだ。

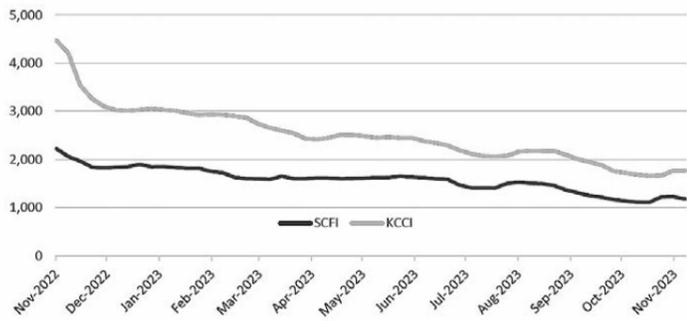
末時点で365隻・193.8万TEUと1年前より18.2%増加した。コロナ禍前の2019末の166.4万TEUに比べると19.4%増えた。

運賃は10月底打ち

需要を上回る船腹量の増加で、極東から中東・南アジア向けの上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）は、1月上旬に1,039ドル/TEUでスタートしたあと、3月上旬に965ドル/TEUと1,000ドルを割り込んだが、その後回復し6月上旬に1,297ドル/TEUまで上昇した。しかし、7月から再び下落、10月上旬には790ドル/TEUまで下げ、底打ち、12月初めで1,152ドル/TEUと年初比11%上がった。

輸送需要の減退、船腹過剰で船社が欠便、投入船の転配などによる船腹調整とGRIで対応したが、運賃は上げ下げを繰り返して弱含みで推移、10月にはイスラエルとパレスチナ武装勢力ハマスとの戦闘が激化、地政学的な緊張が高まった。

アジア→地中海運賃推移



中南米航路

新たなSC構築で注目の南米

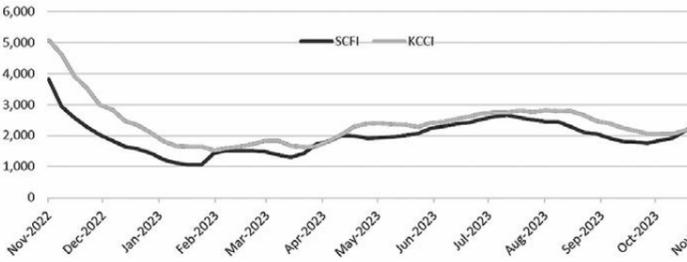
2023年の中南米諸国の経済は、アルゼンチンやチリなどマイナス成長が見込まれる国もある一方、ブラジルやメキシコなどの成長にけん引され、域内全体としては、緩やかな成長、国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（ECLAC）が2023年9月に発表した年次経済調査によると、2024年の同地域全体の国内総生産（GDP）伸び率は1.5%になる見通し。2023年と2024年の国別の伸び率予想は、ブラジルが+2.5%、+1.4%、メキシコが+2.9%、1.8%、一方、チリとアルゼンチンは、2023年の成長率がそれぞれ0.3%、3.0%のマイナ

ス成長になる見込みという。2024年はチリが1.8%のプラス成長、アルゼンチンは1.6%のマイナス成長になる見通し。ペルーは2023年が1.3%、2024年が2.5%のプラス成長。コロンビアは1.2%と1.9%のプラス成長を予測した。

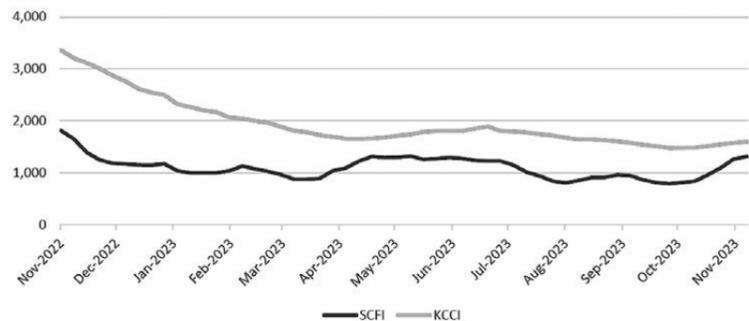
中南米向け荷動き増

中南米航路はコロナ禍後の輸送需要減退、過剰による運賃急落の中、他航路に比べ堅調に推移、23年第2四半期に入り運賃が回復傾向にあり、コロナ禍前の2019年の水準に戻り、Container Trade Statistics（CTS、英国）の統計に基

アジア→南米東岸運賃推移

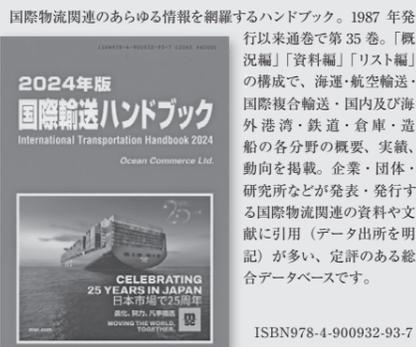


アジア→中東運賃推移



2024年版 国際輸送ハンドブック

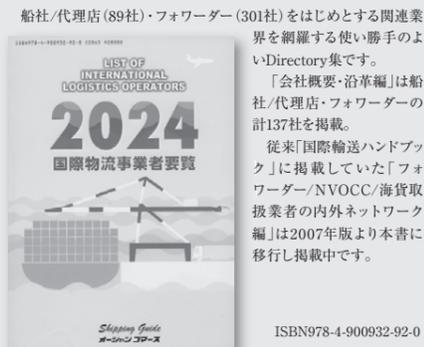
書籍コード：THB 編：オーシャンコマース編集部
サイズ：A5判 1,054頁
定価：6,000円（税・送料別）
2023年12月刊



ISBN978-4-900932-93-7

2024年版 国際物流事業者要覧

書籍コード：DKB 編：オーシャンコマース編集部
サイズ：B5判 324頁
定価：2,800円（税・送料別）
2023年11月刊



ISBN978-4-900932-92-0

株式会社 オーシャンコマース
〒105-0013 東京都港区浜松町1-2-11 美ビル

お申込み、お問い合わせは

電話 (03) 3435-7630/7558
FAX (03) 3435-7896
フリーダイヤル
☎ 0120-827-773

賀正

Carry your dream



Agents in Japan:

Pan Ocean Container (Japan) Co., Ltd.

https://container.panocean.com/

Tokyo: (Tel) 03-5425-3701 Osaka: (Tel) 06-4707-7900

長期化すれば輸送需要の減少などを引き起こしが市況に大きな影響を与えていない。

インドが有望な投資先

南アジア航路は、グローバル企業が中国からインドへと生産拠点をシフトさせる動きを見せ、中国の代替地である「チャイナ・プラス・ワン」の地位高める中、

日本企業の中長期的な有望事業展開先として中国を抜いて1位となり、船社によるサービス拡充が相次ぎ、今後の市場として注目が集まっている。

で176隻・95.3万TEUと1年前より10.2%増加している。

により港湾混雑が悪化した。

これを受け港湾を運営するTransnetは、24年8月まで既存機器の改修と保守作

業に取り組むほか、25年後半までにPier1にタイヤ式ヤードクレーン(RTG)16基、25/26年度にPier2の南ふ頭にガントリークレー

ン4基の取得を予定するなど荷役機器の発注契約を締結、チャーズベイでも道路渋滞の問題に緊急対処する予定となっている。

豪州・NZ航路

豪、NZ経済低迷続く

豪州経済はインフレの加速が続き、中銀も利上げ継続の方針を示唆する中で、個人消費は鈍化傾向が続く、実質GDP成長率は22年の+3.8%から+1.7%程度に一段と減速、先行き、利上げの累積の効果などもあり個人消費が減速するほか、資源中心の輸出は海外経済が鈍化する中で大幅な持ち直しが見込み難く、2024年も+1.4%と小幅に鈍化する見通し。

ニュージーランド経済も長引くインフレに対応するための政策金利上昇が生活費の高騰で苦しむ家計を圧迫し、厳しい状況が続き、実質GDP成長率は2023年1Qが-0.2%、2Qに+0.5%に好転したが、3Qには-0.7%、4Qも横ばいで推移した模様だ。

南航荷動き減少

Container Trade Statistics(CTS、英国)の統計によると、極東からオーストララシア・オセアニア向けコンテナ荷動き量は2022年が2258万1,000TEU、2023年は1~10月累計で207万5,500TEUと前年同期比4%減少、一方のオーストララシア・オセアニアから極東向けコンテナ荷動き量は2022年が160万9,100TEU、

2023年は1~10月累計で135万800TEUと前年同期比5.6%増加した。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア/オセアニア航路のコンテナ荷動き量は2023年8月末時点で、177隻・74.8万TEUと1年前より2.3%増加した。

運賃は2Q底に上昇

コロナ禍の終息後も世界的な景気低迷、ウクライナ戦争の長期化など不安定な対外環境の余波で市場も変動、米中の対立によるニアショアリングなどの影響で中国での生産に変化、連休前の出荷押し出し効果も想定を下回り、中国経済の不振で、中国の比重が高い同航路での荷動き量も縮小、船社は欠便や、減速航行などによる船腹調整を進め、第2四半期を底に運賃は回復に転じた。

上海出しスポット運賃(THC除く)を反映した上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)は23年1月初めの589ドル/TEUから下落傾

向を続け、5月初めの259ドル/TEUを底に上昇に転じ、12月半ばには916ドル/TEUと年初から55.5%アップした。

一方、釜山港を基準とする「韓国型コンテナ運賃指数(KCCI、THC含む)は、1月下旬の1,701ドル/FEUから7月上旬に602ドル/FEUまで落ち込んだが、8月上旬から反発、FEU、12月上旬には1,499ドル/FEUまで戻した。

ただ、2024年も船腹過剰傾向が続く見通しの方、輸送需要の低迷が予想、運賃上昇傾向が長く続くかは疑問視されている。

一方で豪州港湾の混雑は相変わらずで、DP World(UAE)が豪州の主要4港で運営するコンテナターミナルでは、豪州の建設・林業・港湾・鉱山・エネルギー労働組合(CFMEU)に所属する海事労働組合(MUA)と労使交渉が紛糾し、組合側が2023年10月から長期のストに入り、ターミナルでの滞貨が発生、豪州経済へも影響を与えており、労使交渉の解決の目途は立たず、今後の航路運営に悪影響を与えそうだ。

24年は4%前後の成長

アフリカ開発銀行(AfDB)は南部アフリカのGDP成長率を2023年1.6%と、2024年2.7%、北部アフリカは2023年4.6%、2024年4.4%、中部アフリカ2023年4.9%、2024年4.6%、西部アフリカは2023年3.9%、2024年には4.2%、東部アフリカは2023年5.1%、2024年5.8%を予想する。

グローバルサウスと呼ばれる新興国・途上国の存在感が増す中、欧米中が2050年に世界の人口の25%を占めると予測されているアフリカ諸国との関係強化でしのぎを削る。AfCFTA(アフリカ大陸自由貿易圏)は、約13億人の人口と約3.4兆米ドルのGDPを抱える単一の大市場創設が目標だ。多大な潜在力を秘める「最後のフロンティア」として注目を集めている。

(CTS、英国)の統計によると、極東からサブ・サハラアフリカ向けコンテナ荷動き量は2022年が300万1,800TEUで前年比4.2%減少、そして2023年は1~9月累計で260万4,100TEUと前年同期比18.5%増を記録した。一方、サブサハラ・アフリカから極東向けコンテナ荷動き量は2022年が307万6,600TEU、2023年は1~10月累計で303万6,400TEUと7.1%増加、サブサハラ・

アフリカから極東向けは2022年が115万4,700TEU、2023年は1~10月累計で111万1,400TEUと12.4%増で好調だった。一方、アジア/アフリカ航路のコンテナ船腹量は日本郵船調査グループの資料によると、2023年8月時点

運賃は下落続く

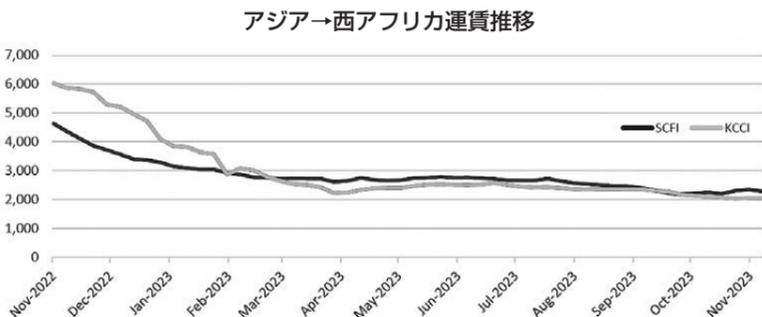
こうした需給動向から、2023年のアジアから東・西アフリカ向けのSCFIは、1月初旬は3,151ドル/TEUから下降曲線を描き、12月初めには2,161ドル/TEUと年初から31%下落、また、南アフリカ向けも年初の2,769ドル/TEUから12月初めには1,552ドル/TEUへ44%下落した。

一方、韓国海洋振興公社(KOBC)は25日、釜山港

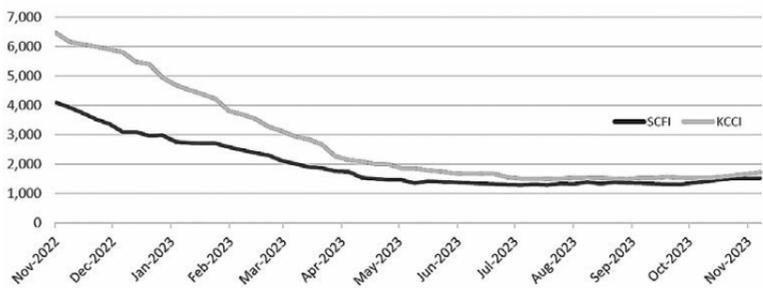
を基準とする「韓国型コンテナ運賃指数(KCCI、THC含む)は、西アフリカ航路が1月下旬の3,641ドル/FEUから12月上旬に2,024ドル/FEUへ年初から約44%下落、南アフリカ航路は1月下旬の4,385ドル/FEUから12月上旬には1,775ドル/FEUへ約60%も大幅下落した。

南アで混雑

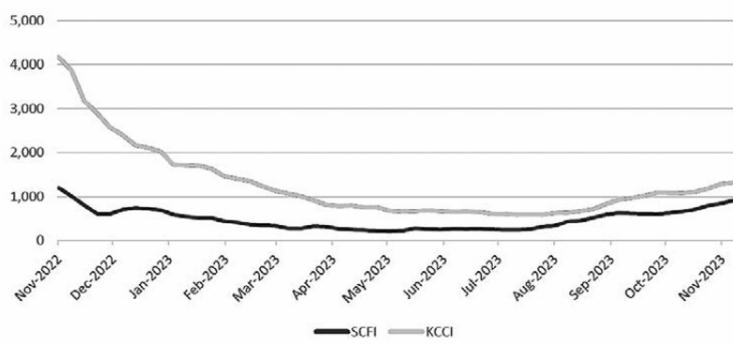
南アフリカでは23年11月に荷役機器の故障や悪天候



アジア→南アフリカ運賃推移



アジア→豪州運賃推移



アジア域内航路

24年の荷動き小幅減、運賃下落

アジア開発銀行はアジア地域の経済成長率は2023年が+4.7%、2024年は+4.8%を維持すると見通した。うち、東南アジアは輸出需要の低迷により2023年が+4.6%、東アジアは中国の経済減速2023年で+4.4%を

予想した。また、国際通貨基金(IMF)は2023年10月に発表した世界経済見通しで、アジア太平洋地域の成長率を2023年+4.6%、2024年+4.2%を予想する。

ASEANは、「ASEAN経済共同体(AEC)2025」

を目指し経済統合を着実に進めている。2010年に発効したASEAN物品貿易協定(ATIGA)のアップグレード交渉の大半の章の交渉を終える見通し。アップグレードにより伝統的な物品貿易分野に加え、DX、パーレス貿易、循環経済、持続性、食糧安全保障、貿易と環境など新たな分野をカバーする現代的、包括的で未来志向的な協定になる見通し。

荷動き2年連続減少

日本海事センターがContainer Trade Statistics(CTS、英国)の統計をもとにまとめたアジア域内航路のコンテナ荷動き

量推移をみると2022年が前年比1.2%減の4,660万4,141TEU、そして2023年は1~3月が前年同期比6.7%減の1,004万4,771TEU、4~6月が9.2%減の1,146万8,949TEU、7~9月が2.3%増の1,197万4,598TEU、1~9月累計で4.6%減の3,348万8,318TEUとなり、年間2年連続マイナスになる見通し。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア域内航路のコンテナ船腹量は2023年8月末時点で、1,262隻・237.1万TEUと1年前から10.1%増加した。コロナ禍前の2019年末に比べると0.6%増えている。基幹航路の輸送需要減退による船腹過剰で大型船がアジア域内航路にも転配されるようになり、供給過剰の中で、

運賃も下落傾向をみせ、中国から東南アジア向け航路では損益分岐点を下回った。

運賃は下落傾向続く

上海出しスポット運賃(THC除く)の上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)で2023年の東南アジア航路の推移をみると、1月上旬の175ドル/TEUからスタートし、2月上旬が150ドル/TEU、3月上旬が177ドル/TEU、4月上旬が196ドル/TEU、5月上旬が180ドル/TEUと小幅変動しながら推移、6月上旬が164ドル/TEU、7月上旬が153ドル/TEU、8月上旬が143ドル/TEU、9月上旬が152ドル/TEU、国慶節連休明けの10月中旬が180ドル/TEU、11月上旬が194ドル/TEU、12月

初めには200ドル/TEUまで回復した。

中国経済鈍化が影響

2024年も中国経済成長率の鈍化が持続する影響で、アジア域内航路の輸送需要は、みずほ銀行が+3.5%増の4,658.7万TEUを見込むほか、MSI(米国)が+3.3%、IHS Merkit(英国)が+4%、Clarksons(英国)が+3.7%、Drewry(英国)が1.5%を予想、韓国海洋水産開発院(KMI)はアジア域内航路の平均運賃が140~180ドル/TEUと今年の平均運賃170ドル/TEUと比べて大きな変化がないとみる。来年、中国経済の成長率が鈍化する見通しが支配的な中、老齢船の代替が進み、今年と同様の流れを続けるとみる。

日中航路/アジア域内航路における運賃指数の推移



日中航路

本格回復は日中関係改善に

日本にとり中国は最大の貿易相手国、中国にとり日本は米国、韓国に次ぐ3番目の貿易相手国で、日本の輸出入総額のうち、中国の占める割合は、2022年で輸出19.4%、輸入21.0%、総額20.3%で、主な対中輸出品目は、半導体等製造装置、半導体等電子部品、プラスチックなど、主な対中輸入品目：通信機、電算機類、衣類などだ。

日中関係が冷え込む中、2023年上半期（1～6月）の日中貿易は輸出額が前年同期比8.6%減の8兆1,413億2,500万円、輸入額が3.5%増の11兆9,876億4,900万円で、貿易赤字額は3,646億2,400万円と46.7%増加した。、スポット運賃は引き続き下落し930.75と前月比9.5%下落し1000を割り込んだ。

往復とも荷動き減少

日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめた日中航路のコンテナ荷動き量（トン数ベース）をみると、日本から中国向け往航は2022年が前年比8.9%減の859万8,289トンと2021年の4.6%減から2年連続でマイナス、2023年は1～3月が510万308トンで前年同期比3.8%減、4～6月が520万5,772トンで6.0%減、7～9月も496万6,915トンで9.2%減と3四半期連続でマイナスだった。

一方、中国から日本向け復航は2022年が前年比1.0%減の2,167万778トンと前年の10.9%増からマイナスに転じ、2023年に入っても1～3月が510万308トンで前年同期比3.8%減、4～6月が6.0%減の520万5,772トンで6.0%減、7～9月も9.2%減の496万6,915TEUと不振が続いた。

運賃も下落傾向

また、スポット運賃の推移を Drewry Matime Research（英国）の運賃指数でみると、日本→中国は2022年の平均が826ドル/FEUと前年の992ドル/FEUから16.7%下落、2023年は1～3月の平均が745ドル/FEU、4～6月の平均が597ドル/FEU、7～9月の平均が474ドル/FEUとさらに下落傾向が続いた。中国→日本は2022年の平均が1,866ドル/FEUと前年の1,628ドル/FEUから14.6%上昇、2023年に入ってからは1～3月の平均が1,552ドル/FEU、4～6月の平均が1,422ドル/FEU、7～9月の平均が1,223

ドル/FEUと下落傾向が続いた。

また、中国の上海航運交易所（SSE）が発表している中長期運賃指標である中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI）の中国→日本の推移をみると、2022年の平均は1173と前年の952から23.2%上昇したが、2023年は1月が輸送需要が安定したがスポット運賃は小幅



下落し1049.29、3月には930.75と1000を割り込み、7月には613.16まで落ち込んだあと、8月に780.30へ反転、10月に804.77へ上げたが11月は780.62と再び下落、1～11月の平均値は869と2022年の平均値1173から26%落ち込んだ。

中国の景気が減速し、日中関係の冷え込みで、

今後、米中対立や半導体分野の輸出規制の影響が日中

貿易にも出る懸念もあり、2024年の日中航路も依然と

して日中関係の改善への動きで左右されそうだ。

Table with shipping data for Japan-China and Asia routes. Columns include year, cargo volume, rate, and index. Rows are categorized by year and quarter.

年頭の辞



一般社団法人 日本船主協会 会長 明珍 幸一

新年あけましておめでとうございます。2024年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年は、コロナ禍の収束、海運における環境対策の進展、国際安全保障環境の変動など、大きな変化のあった年でした。コロナ禍については、各国の規制緩和により、社会・経済の正常化が進みました。また、国際海運における地球温暖化対策について、IMO（国際海事機関）にて、削減戦略目標を「2050年頃までのGHG(温室効果ガス)排出ゼロ」へと大幅に前倒しすることが合意された他、シッピングサイクル条約(香港条約)の発効要件が充足されるなど、環境・安全に配慮した循環型経済の実現に向けて大きく前進しました。

一方で、国際情勢においてはロシアのウクライナ侵攻の長期化、イスラエルとハマスの軍事衝突をはじめ、様々な懸念材料が生じています。特に黒海や紅海での商船への攻撃は、船舶の安全運航に対する深刻な脅威であり、断固非難するとともに一刻も早く船舶の自由かつ安全な航行が確保されるよう強く求めたいと思います。

このように海運を取り巻く世界情勢が大きく変化し、不透明感を増す中ではありますが、当協会は、本年も海運業界の抱える課題の一つ一つに適切に対応して取り組んでまいります。

まずは、環境問題・規制への対応です。世界の海を舞台に事業展開する海運業界にとって、気候変動対策としてのGHG削減は、最重要課題の一つです。国際海運におけるGHG削減対策の枠組みについて、前述のとおりIMOの戦略削減目標が大幅に前倒しされました。また、欧州では、本年1月から海運セクターにおける欧州域内排出量取引制度（EU-ETS）の適用が開始されます。GHG削減に向けた取り組みが加速度的に進みますが、当協会はIMOに先駆け、2021年10月に「2050年GHGネットゼロへの挑戦」を表明しており、世界の海運をリードして、この挑戦を新たな競争力の源泉とするべく、積極的に対応していく所存です。

一方、これらの目標達成には、日本の海運業界として、低・脱炭素化を進めなければなりません。ハードとなる船舶の整備に関しては、造船所などをはじめとした海事クラスター全体で対応していく必要があります。また、新燃料や新技術を搭載した船舶の運航には乗組員の教育も重要ですので、業界として取り組みを進めていくことが大切です。加えて、新燃料や燃料供給施設といった輸送チェーン全体における対応も求められます。海運業界だけでなく、エネルギー会社など業界や国の枠を越えて連携し、課題解決を図ることが不可欠です。官民関係者による理解や協力を得られるよう、多様なステークホルダーの方々と引き続き、対話・連携してまいります。

次に国際競争力の強化です。昨年は、令和6年度税制改正において当協会が重点要望事項としていた、国際船舶に係る「登録免許税特例の拡充・延長」と「固定資産税特例の延長」が夫々認められました。両税制とも日本商船隊の競争力強化や日本籍船を確保するためには欠かせないものです。改めまして、国会の諸先生方、国土交通省をはじめ関係省庁の皆様のご支援に厚く御礼申し上げます。世界単一市場で厳しい国際競争に晒されている外航海運企業にとって、他国の企業と同様な条件で競争できる環境の整備は極めて重要です。日本の海運が競争を勝ち抜き、日本の経済と暮らしを支え経済安全保障に貢献するためにも、当協会は引き続き国際競争力維持・強化のための環境整備に取り組んでまいります。

安全運航の確保は、海運業界にとって最も重要な課題の一つです。

ソマリア沖・アデン湾海域での海賊事案は、わが国自衛隊・海上保安庁を含む各国政府による海賊対処行動や各商船による対策強化によって抑止されています。しかしながら、潜在的な海賊の脅威は引き続き存在することから、今後もわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した対処行動による抑止は不可欠であると考えます。

また、イスラエルとハマスの軍事衝突発生後は、紅海やアデン湾及びアラビア海において商船を標的とする攻撃事件が勃発しています。海賊行為ではありませんが、紅海で当協会会員会社の運航船舶が現在も拿捕・拘留されており、船舶と乗組員の一日も早い解放を強く願っております。

その他に、海運を目指す人材の確保と育成も重要課題です。

日本の海運業界が、日本はもとより世界の経済と人々の暮らしを支えるため「海上物流を止めない」という使命を果たし続けていくには、次世代を担う若者に海運をもっと知ってもらい、仲間になってもらうことが不可欠です。海事産業の重要性に関する更なる認知度向上に向けて「開運」ではなく、「海運」です。」をキャッチフレーズとするPRキャンペーンを、他の海事諸団体とも連携して継続してまいります。また、日本の海運は優秀な日本人海技者によって支えられていますが、内航と外航いずれにおいても人手不足が喫緊の課題となっています。前述の環境や安全の取り組みを実施する際に「核」となるのは、優秀な日本人船員、海事人材です。こうした人材の確保に向け、海運の認知度向上に取り組むとともに、通信などの職場環境の改善、ライフステージに合わせたキャリアプランの提示などを通じて、職場としての魅力についても発信してまいります。

最後に、前述の通り、海運業界にとって新たな環境規制が適用されるなど、今年は大きな転換期、「起点」となる年です。また、海運は元来経済動向の変化や市況のボラティリティに晒される業界ですが、ウクライナ侵攻の長期化や中東情勢など、先行きは益々不確実性が高くなる状況が継続しています。斯かる環境下でも、わが国海運は「七転び八起き」の精神で立ち向い、安定的な海上輸送を通して国民生活や経済活動に、今後も貢献していけるよう一層努めてまいります。引き続き関係の皆様のご理解とご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

EU、中国の海事インフラ投資を警戒

欧州港湾コンテナ取扱量10%を中国資本が支配

地政学的不安増大で 非友好国への警戒高まり

パンデミック期の物流混乱、運賃高騰を経て、船社がターミナル、フォワーディング、内陸輸送含む海運周辺事業への拡大を加速するなど、海事分野では投資、買収、事業統合が活発化した。これに加え22~23年は地政学的な不安定性が大幅に増したことで世界貿易は「フレンドショアリング」

(サプライチェーンの軸を政治的友好国に置く)に傾き、非友好国との関係は見直し機運が高まった。米国は中国製ガントリークレーンと中国の物流プラットフォームが情報セキュリティ上懸念があるとして警戒、EUでも中国の港湾インフラ投資に懸念を募らせている。

欧州議会が調査レポート 中国投資累計91億ユーロ

欧州議会の交通観光委員会(Tran Committee)は昨年10月、中国による欧州海事インフラへの投資をリスク回避の観点から考察する委託調査レポートを公表した。同レポートでは経済的な支配と情報セキュリティのリスクが高いと指摘し、FDI(海外直接規制)審査の厳格化や汎EUの海事カボタージュ法策定の必要性を示唆している。

同レポートによると、04~21年における欧州海事インフラへの中国の投資は買収・出資が24件、完全新規投資(グリーンフィールド

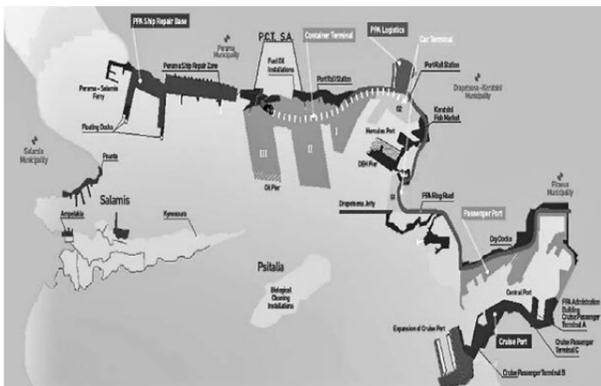
投資)が13件で、投資額は総額91億ユーロ超にのぼった。投資主体はCOSCOとChina Merchants (CMP)がメインで、中国国有の同2社がEU15港に拠点を持ち、欧州のコンテナ取扱量の約10%を支配、また上海振華重工業(ZPMC)が欧州港湾のガントリークレーンの主要サプライヤーとなっている。レポートでは中国国有企業は自国市場で保護され、優位性とバリューチェーン垂直統合の恩恵を受けており、欧州市場が中国プロバイダーに依存するリスクがあるとしている。

COSCO、ピレウス支配に加え ハンブルクCTTの25%取得

EU港湾のうち、COSCOはロッテルダム、ゼーブルージュ、アントワープ、ハンブルク、バレンシア、ピレウスの8ターミナル、CMPはロッテルダム、アントワープ、テッサロニキ、マルタ含む8ターミナルに合併含め進出し、合計15ターミナル(Antwerp GatewayはCOSCO/CMP合併)に中国資本が入っている。特にピレウス(ギリシャ)

はCOSCOがギリシャ財政危機の2016年に港湾管理局(PPA/OLP)の株式51%を買収し土地とインフラの開発・使用で独占権利を取得、21年に16%を買い足しCOSCOの出資比率は67%に拡大した。PPA/OLPの会長兼CEOと取締役会9人のうち6人が中国人で、COSCOは完全子会社、Piraeus Container Terminalを通じPier1、Pier2を運営、地中海ハブとして利用す

Map of Piraeus Port



る。

またハンブルク港では21年、HHLA(独)とCOSCOがHHLA運営の3ターミナルのうちCTTの権益35%をCOSCOが取得することで合意したが、連邦

政府が中国出資への警戒から出資比率を25%未満との条件をつけ、23年6月にHHLAがCTTの株式24.99%をCOSCOに譲渡する契約を締結した。

ハンブルクでも中国依存増 政治的決定やサイバーリスク

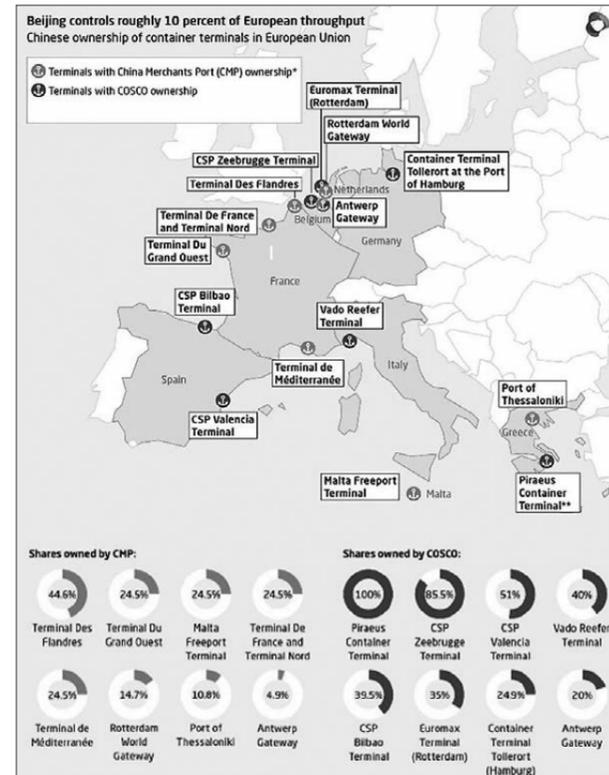
同レポートではCOSCOがピレウスを欧州の積み替えハブとして活用しているのと同様、CTTを北欧州/バルト三国の積み替えハブとして活用し、貨物が増加すれば地域経済貢献は大きい一方、事業拡大にともないCOSCO/中国の影響力は増大、ドイツやギリシャの当局に圧力をかける拠点として港湾を利用し、全会一致を必要とする欧州理事会の決定を阻止することなどが考えられると指摘する。

サイバーリスクに関しては、COSCOの出資比率が24.99%に抑えられていることから内部ITシステムにはアクセスできないとHHLAは主張したが、COSCOがコンテナ船の主要バースとしてCTTを使用した場合、港湾運営システムに独自のハード/ソフトウェア導入を主張する可能性がある。中国と欧州の地政学的緊張が高まると中国政府の情報アクセス要請

も高まり、またNATO(北大西洋条約機構)の船舶が定期的にハンブルクに寄港しているため、リスクは監視すべきとまとめた。

サイバーリスクは喫緊の課題 汎EUの海事カボタージュ法も

リスク評価では、経済的な支配とサイバー/データのセキュリティリスクの重大性が高く、注視が必要と強調した。特にサイバー/データリスクはデジタル移行や5G導入、センサー活用などのテクノロジー進展にもなって急速に拡大する可能性があり喫緊の課題となる。これに対応するには、輸出入総量や貿易フローへの影響やITシステム



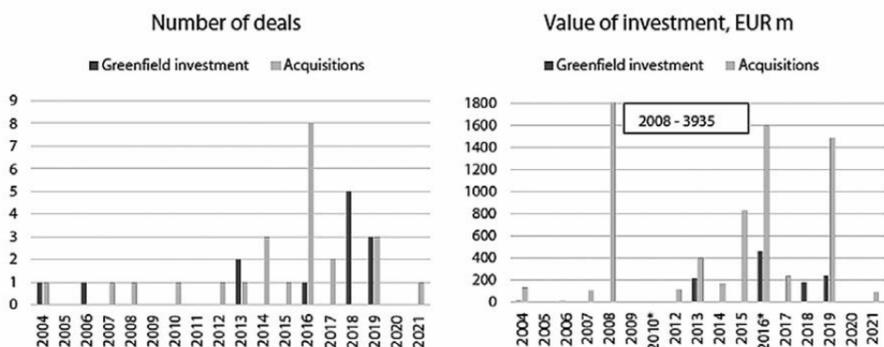
Chinese Investments in European Maritime Infrastructure



なるため、非EUの荷主にも適用できる汎EUのカボタージュ規制案を策定する必要があると指摘した。このほか、海事イン

フラでは一国の決定がEU全体に影響を与えるため、FDI(海外直接投資)審査を加盟国単位でなくEUで行うべきとした。高まる政治的対立に対しては、イスラエルを例に、紛争になった場合にEU全加盟国のターミナル、港湾インフラの所有権、権利を取り戻す法律を制定するとともに、中国との紛争シナリオを基に緊急時対応計画を検討することが必要と述べている。

China's acquisitions and announced greenfield investment projects in the maritime sector infrastructure of the EU and its Neighbourhood



Sources: fDi Markets; China Global Investment Tracker; ECFR China-EU Power Audit Key Deals 2005-2017; China Overseas Port Project Dataset 1979-2019; <https://www.truenumbers.it/cina-porti-europa/>; authors' calculations.

* In 2010 and 2016 there were deals with unknown value: in 2010 Shanghai International Port Group acquired 25% of Zeebrugge Port; in 2016 ICBC acquired a stake in Antwerp Port.

ANCC ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION 政府公認検数・検量・検査機関

輸出入貨物荷捌・検品と立会検数業務、木材検量業務
船積前検査・アジア型マイマイガ検査
放射線量測定検査業務と証明業務
理化学分析業務(輸出入食品、一般食品、放射能核種分析)と証明業務

一般社団法人 全日検

代表理事会長 宇和村 忠

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL (03) 5765-2113 FAX (03) 5440-3396
<https://www.ancc.or.jp>

支社 北日本支社(東北支部・北海道事業所) 関東支社(横浜支部・東京支部)
中部支社(名古屋支部・北陸事業所) 関西支社(神戸支部・大阪支部)
西日本支社(九州支部・中国支部) 理化学分析センター(神戸支部内)

パナマ、スエズの両運河が同時混乱

国際的なサプライチェーンを脅かす

世界の貿易に不可欠なパナマとスエズの2大運河が同時に通航面の混乱を抱え、国際的なサプライチェーンを脅かしている。



太平洋と大西洋を結ぶ物流の大動脈であるパナマ運河では2023年にエルニーニョで降水量が少なく、水不足が深刻化、パナマ運河庁(ACP)が通航制限しているが、今年5月にかけて通航量のピークに乾季が到来するため、通航制限に終わりが見えない状況だ。

一方、アジアと欧州を結ぶ物流の大動脈であるスエズ運河では、昨年11月以降、イエメンの新イラン武装勢力のフーシ派が紅海を通航する商船に対する攻撃を繰り返し、主要コンテナ船社が危険なスエズ運河に通航を回避、南アフリカの喜望峰(ケープ)経由の遠回りルートに変更する動きが高まり、長期化するとサプライチェーンの混乱を招くことが懸念されているもの。

パナマ運河通航40隻から24隻に

パナマ運河では両側にある閘門を通過できる船舶の数に制限が課せられ、1日当たり通航数は平均40隻だったもの。

昨年8月~9月に32隻、さらに11月には31隻に制限、通航枠を事前予約していない船舶は、通航可能時間が非常に限られるため、予約枠をめぐる競争が激化、一般的な事前予約の通航料は、パナマックスで約5万ドル、ネオパナマックスで約8万5,000ドルだが、オークションで販売される手数

料が約250万ドルには値上がった。

さらに12月には22隻(同6隻)、今年1月から20隻、2月から18隻へ削減する計画だったが、昨年12月になって人造湖の水位が想定より良かったため、1月16日発効で24隻(ネオパナマックス7隻、パナマックス17隻)へと各閘門1隻ずつ拡大すると発表している。

紅海の脅威でケープ経由に

一方、紅海の脅威で喜望峰経由への航路変更で、上海/ロッテルダム航路ではケープ経由はスエズ経由に比べ約3,000海里延び、速力16ノットでトランジットタイムは8~10日延びる。

一方で船社はスエズ運河通航料を節約できるためケープ経由でも航行速度を上げる可能性があるとし、運賃は航路調整の初期の混乱で上昇するが劇的には上昇せず、アジア/欧州航路は新契約の交渉期にあたるため混乱により契約運賃が上昇する可能性もある。

スエズ運河とパナマ運河の両運河での混乱により、北米東岸船は、混雑したパナマ運河を避けるためにスエズ経由に切り替える動きをみせていたが、スエズ運河も通れなくなると、両運河を回避しアジアから西岸揚げ+鉄道・トラックでの内陸輸送に切り替えや、アジア/欧州間では急ぎの貨

物は航空便などの利用も増えるものとみられている。

ただ、Maersk(デンマーク)が2月中旬までアジ

ア、中東/欧州航路を喜望峰経由に変更していたが、米国が18日に紅海の海洋安全保障を担う「繁栄の守護

者」作戦と呼ぶ多国部隊の発足を発表したを受け、スエズ運河経由の航行を再開する動きを示した。しか

し、紅海地域の状況は非常に流動的なことから、状況に応じてサービスが調整される可能性がある。

年頭の辞



一般社団法人 日本造船工業会
会長 金花 芳則

明けましておめでとうございます。

新しい年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

昨年は、緊張が続くウクライナ情勢に加え、中東地域でも軍事衝突が起こり、地政学リスクの高まりによって、今後の世界経済の先行きに不透明感と不確実性が大きく増して参りました。グローバル化が後退し、ますます流動性が増す国際政治に対し、経済安全保障の推進、防衛力の強化が必要となっています。一方、日常生活はようやく新型コロナウイルス感染症の影響を抜け出し、正常化が図られ、人々の暮らしも落ち着きを取り戻したところであり、今後も、我が国経済が安定した経済成長を遂げ、景気の好循環が続くことを期待したいと思います。

我が国の造船業を取り巻く環境は、新造船の発注も回復傾向を見せており、各社ともある程度の手持ち工事を確保しつつあります。しかしながら、鋼材価格は高止まりし、他の資機材価格も高騰していることから、新造船船価は上昇しているものの、なかなか安定した経営状況にはなっておりません。

今後の見通しにつきましては、緊張が続くウクライナ・中東地域の情勢やインフレを警戒する世界的な金融引き締め等の懸念から、世界経済の先行きについては不透明感が強まっていますが、中長期的な視点で見ると、世界経済の成長や人口の増加にあわせて海上荷動き量は、持続的に増加しており、今後もその成長は続くものと見ております。さらに、2010年前後に大量竣工した船舶の代替建造需要に加えて、昨年(2023年)7月開催のIMO(国際海事機関)会合にて、GHG削減戦略が見直され、これまでの「2050年までに50%排出削減」から「2050年頃までに排出ゼロ」と目標が強化され、既存船のゼロエミッション船への代替が前倒しとなり、近い将来から新造船建造需要が大きく伸びていくものと見ております。

造船業界といたしましては、こうした需要の拡大に向け、ゼロエミッション船の早期実用化を目指しているところです。開発は順調に進んでおり、大型

2ストロークエンジン用のアンモニア燃料試験機の運転及び水素燃料噴射装置の試験を開始、水素燃料船の実証運航に向けてNKの基本設計承認を取得しました。水素燃料船は2027年、アンモニア燃料船は2025年の竣工と伺っております。

また、政府は、造船所・船用メーカーの新燃料船等の建造体制の先行整備を支援するため、GX経済移行債による助成を行う予定です。これらの支援を積極的に活用して新燃料船等の建造体制を確立していくこととしております。

一方、今後需要が見込まれるゼロエミッション船や自動運航船などの次世代船舶においては、複雑化する船舶の設計・開発効率や性能を革新的に高めるデジタル技術の活用が必要となっており、各社ともスマートファクトリー化に向けたDX推進に取り組んでいるところであります。政府の進めている「Kプログラム(経済安全保障重要技術育成プログラム)」等の政策支援を有効に活用して、バーチャル・エンジニアリング技術を用いることにより、船舶の開発や建造方法を刷新し、就労環境を改善し、魅力ある産業への変貌を目指しています。

我が国の造船業の強みは裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、日本にしか造れないゼロエミッション船を開発して、社会に還元するとともに、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与する基幹産業として、地域社会の雇用と経済を支えて参りました。今後の難しい局面も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来に亘って我が国の海事産業が維持・発展していくことができ、国、地方に対する役割、貢献を続けていけるものと確信しております。

引き続き、関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

~信頼のブランド NKKK~

International Surveyor & Inspector



一般社団法人 日本海事検定協会

創立1913年(大正2年)2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKKK

代表理事会長 石田 正明

- 船舶安全法に基づく危険物検査
- 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析
- 入出庫一貫検定
- コンサルタント

本社：〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <https://www.nkkk.or.jp>
事業所・事務所：全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
理化学分析センター：北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

JCTC

一般社団法人 日本貨物検数協会

代表理事会長 江 寄 喜 一

〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL (03) 3543-3212

URL <https://www.jctc.or.jp/>

貿易・物流DX

貿易PF間連携への機能強化進む

海運・物流業界では脱炭素化による持続可能性の向上と並行してDXによる効率化を重要な経営課題として位置付けている企業が多くなっている。実際に効率化はコスト削減だけでなく顧客の満足度の向上や迅速配送、持続可能性にも寄与するものとして位置付けている。世界的に展開する貿易・物流プラットフォームの1年間の動きをまとめた。

TradeLensの終わりとこれからの貿易PFの動き

2022年末に業界に衝撃を与えたのが、A.P. Moller-Maersk（デンマーク）と米国の大手コンピューターメーカーのIBMが共同で構築した海運、物流などグローバルサプライチェーンを一括で管理するデジタルプラットフォームTradeLensの突然サービス休止の発表だった。TradeLensは2018年にサービスをリリース後、多くの主要船社の参画させ、世界のコンテナの3分の2近くをカバーするプラットフォームとなっていたが、予告通り2023年第1四半期末までのサービスを終了した。MaerskやIBMは明確な理由を発表していないが、プラットフォームを採算性のある方法で運営することが困難だったからと見られている。TradeLensはその開設当初

から、Maersk傘下のプラットフォームへ間接的に自社の顧客、貨物情報を共有することへ大きな懸念の声が上がり、競合船社の取り込みには成功したものの、荷主やフォワーダー、NVOCCなどの参画は伸び悩み、普及が進まなかったといわれており、企業と業界をまたぐプラットフォーム運営の難しさを示すことになった。

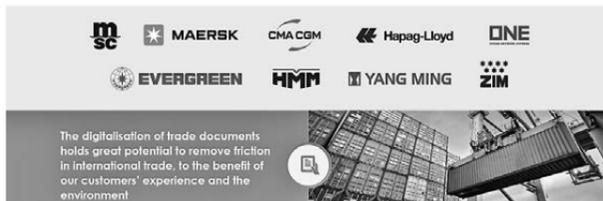
一方、並行して業界には多くのプラットフォームが存在し、現在ではアプリ間やシステム間でデータや機能を連携するAPIの拡充によりデジタル化を進める取り組みが盛んになっている。

DCSA

2030年までに貿易DX100%目標 各国政府も後押し

Digital Container Shipping Association (DCSA) は

Commitment to accelerating digitalisation of container trade – the electronic bill of lading



2019年4月に、A.P. Moller-Maersk, Hapag-Lloyd (独)、Mediterranean Shipping Company (MSC、スイス)、Ocean Network Express (ONE、シンガポール) の4船社が、業界標準化、デジタル化、相互運用を促進するために設立した中立的な組織だ。

DCSAは荷主/船社間、船社同士、船社/港湾間でのシームレスな情報共有を実現するため様々な分野で情報共有をするソリューション構築を目指しており、

2020年5月には出荷前、船積み前、洋上、荷揚げ後、陸送後の5つの段階にわたってコンテナを追跡できるTrack & Trace Interface Standardsと電子船荷証券標準化 (e-B/L) Standard、6月にはIoT Standards、7月には運航船舶スケジュール (OVS) データの自動交換Standard、10月には港湾でのオペレーション効率の向上を図るためロードリストとパイプラインの情報交換定義を発表するなど、将来複数のPF間でデータ授受が可能となる基盤となるフォーマットを発表している。

DCSAは安全で標準化されたe-B/Lからペーパーレスの国際貿易の実現を目指しており、デジタルフォーマットの標準化の推進が重要だとしている。

デジタル貿易の加速のため、DCSAの加盟船社の首脳らは5年以内にe-B/Lの利用比率を50%まで引き上げ2030年までに100%に引き上げる目標を掲げている。実際に目標が達成できた場合、文書処理の高速化と人的エラーの削減によって業界全体で約180億ドルの経

済効果が期待でき、世界貿易の取引額も400億ドル増加が見込めると試算している。

それに向けDCSAはエンドツーエンドの貿易文書プロセスのデジタルフォーマットの開発を進め、企業間、プラットフォーム間の円滑な情報共有とe-B/Lをはじめとした貿易文書の処理実現を目指している。

それを後押しするように、2023年8月には英国で電子貿易書類法 (Electric Trade Documents Act 2023) が成立し9月20日に発効した。同法は、船荷証券 (B/L)、為替手形、約束手形、船社荷渡指図書、倉庫証券、本船貨物受取書 (M/R)、海上保険証券、海上貨物保険証券など主要電子貿易書類が紙ベースと同等の法的な根拠をもつことを認めたもので、デジタル貿易書類が法的に認められ、管理コストが削減されることで、英国の輸出入業者は国際的な貿易取引がしやすくなり、1日あたり推定280億枚にのぼる紙の貿易書類が削減、10年間で英国の貿易ビジネスに11億4,000万ポンドの利益をもたらすとみている。

B/Lの電子化を巡っては、すでにシンガポール議会が2021年2月、電子的転送可能記録に関するUNCITRALモデル法を採用し一部修正を加えた電子取引法の改正法案を可決し紙のB/Lと法的に同等の電子B/Lの作成と使用を可能にしている。

またDCSAが、ボルチック国際海運協議会 (BIMCO)、国際貨物運送事業者協会連合会 (FIATA)、国際商業会議所 (ICC)、SWIFT (国際銀行間金融通信協会) と結成したデジタル化促進イニシアチブFIT Allianceは、23年9月からe-B/Lの普及に向け、荷主・船社らに自社の貨物の一定量をe-B/Lの

輸送に切り替える取り組みの署名者を募集し、標準e-B/Lの完全導入を目指している。FIT Allianceによると、船社は年に約4,500万枚のB/Lを発行しているが2022年のコンテナ貿易におけるB/L、Waybillのデジタル化率はわずか2.1%にとどまっている。

GSBN

貿易金融、脱炭素、危険品申告など、より広範囲のDXへ

大手船社やターミナル会社8社とマルチキャリア海運情報プラットフォームCargoSmart (米) が2018年11月に発足させた、サプライチェーンの船積み書類の交換や貨物追跡、税関申告、物流のデジタル化や効率化を実現するブロックチェーンを活用した新プラットフォーム構築を目指すコンソーシアムがGlobal Shipping Business Network (GSBN) だ。GSBNには初期メンバーとして大手船社のCMA CGM (仏)、COSCO Shipping Lines (中国)、Evergreen (台湾)、OOCL (香港)、Yang Ming (台湾)、ターミナル会社のDP World (UAE)、Hutchison Port (香港)、PSA International (シンガポール)、上海国際港務集団 (中国、SIPG) が参加し、CargoSmartと共同で、サプライチェーン上で細分化した全ての書類手続きや送付を単一プラットフォーム上で管理、記録するシステムの実現に向け始動し、この時点でGSBNがカバーするコンテナ船腹量は世界全体の3分の1に達している。同プラットフォームはOracle (米) の開発したOracle Cloud Blockchain Serviceをベースに荷主、船社、ターミナル会社、税関、物流業者、銀行などサプライチェーン全体の関係者が参加しデジタルトランスフォーメーションをはか

高麗海運株式会社



WE BRIGHTEN YOUR FUTURE BUSINESS.



Your Reliable Partner

KMTC (JAPAN) Co., Ltd.

Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661
KMTC's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>
KMTC(JAPAN)'s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>

クレーム処理の手順と事例集

書籍コード: TKS サイズ: B5判 78頁
定価: 2,090円 (税込) 2023年7月刊
編: オシャンコマース編集部

本書は2013年発行「クレーム処理の手順と事例」の改訂版。荷主の事故発生時の対応についての内容を充実させ、共同海損クレームの対応と事例を追加。海上貨物クレームの処理業務の手順を事故発生から解決まで理解できます。旧版は運送人よりの視点で書かれていた部分が多々ありましたが、今回の改訂に伴い、荷主、貨物保険会社の視点を取り入れられましたので、より多くの方々にクレームの実例集としてお役に立てる内容になっています。

ISBN978-4-900932-91-3

株式会社 オシャンコマース
〒105-0013 東京都港区浜松町 1-2-11 葵ビル

国際物流英語

書籍コード: ILE サイズ: B5判 148頁
定価: 2,090円 (税込) 2022年7月刊
編: オシャンコマース編集部

1994年の初版発行以来ロングセラーを続ける山田雅重による「国際物流英語」の改訂第5版になります。2015年の第4版から7年ぶりの全面改訂版です。デジタル化・ペーパーレス化・eコマース・B2C・B2B・オンラインショッピングなどに対応する特有な訳語・表現などを充実しました。

Logistics English (特にwriting) に関する参考書として、類書が依然として皆無に近い状態です。本書がフォワーダーをはじめ国際物流に関連する幅広い業界の方々のお役に立てれば幸いです。

ISBN978-4-900932-88-3

お申込み、お問い合わせは
電話 (03) 3435-7630/7558
FAX (03) 3435-7896
フリーダイヤル
0120-827-773



る業際的なシステムで、書類交換や確認、危険品貨物の申告などをペーパーレスに処理、物理的、時間的制約なく手続きを完了できるアプリケーションで、2021年3月から実稼働を開始した。GSBNには貿易金融手続きの電子化に向けて多くの金融機関が参画しており、21年4月に中国銀行(香港)有限公司(BOCHK)と提携し貿易金融プロセスを合理化、貿易金融の効率と安全性の確保などを目指し協業を開始したのを皮切りに多くの金融機関が参画、2022年5月にはBOCHK、DBS銀行(シンガポール)、香港上海銀行(HSBC)で構成するGSBNのTrade Finance Advisory Groupが

GSBNを通じて海運業界の貿易金融でオープン勘定と信用上取引を安全に処理できることを証明し、実働化の目途を立てた。これによりブロックチェーンを活用したGSBNのプラットフォーム上のe-B/Lデータを銀行に照会して引き渡し許可を得ることが可能になったほか、信用状ではGSBNの専用アプリを利用することで、銀行にe-B/Lと貨物情報を通知し引き渡し許可を得ることが可能となり、GSBNが実現した最初の貿易金融ソリューションとなった。さらに2023年3月にはCOSCO、OOCL、中国の化学研究機関の上海化工研究院検測センター(SRICI)

と、ブロックチェーン技術を活用した化学品の安全な輸送の実現のため、海上輸送時の積載状況の共有と認証手続き処理の実証実験を実施した。これによりGSBNはブロックチェーン技術を活用した改ざんや申告ミスを防止する仕組みを備えた電子プラットフォームを構築し、荷主がSRICIから発行を受けた証明書をCOSCOとOOCLが電子的に共有する体制をとり、実際に危険品の輸送に成功しサプライチェーン上の安全確保の向上を確認した。

また11月には、脱炭素化を実現する機能として、ノルウェー船級協会(DNV)とグリーンクレーム(環境に関する立証や認証など)に関する検証済データの共有により脱炭素化の促進と代替燃料普及の加速に協力する協業覚書(MoU)を締結し、DNVとの協業により自社プラットフォーム上の詳細な実データに裏付けられた、信頼性が高く責任あるグリーンクレームデータをエンドユーザーに発行することを目指すなど、従来の海上輸送の枠を超えた機能の拡大を進めている。

TradeWaltz

APIの充実でアプリの垣根低く

NTTデータが事務局となり、日本郵船、商船三井、川崎汽船の邦船3社、丸紅、双日、豊田通商、みずほフィナンシャルグループ、三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、損害保険ジャパン日

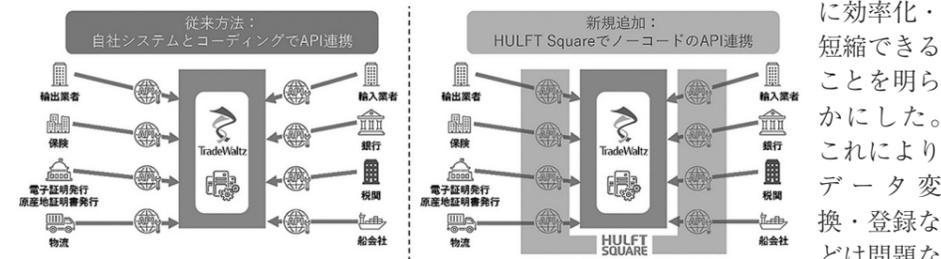
本興亜、東京海上日動火災、三井住友海上火災、日本通運など貿易に携わる企業全14社で構成するコンソーシアムが構築したのが貿易情報連携プラットフォーム「TradeWaltz」だ。2020年4月にはその運営会社としてトレードワルトツを設立し、本格運用を開始後、順調に利用者を拡大、またAIP機能の充実を図っている。

TradeWaltzは、貿易に関わる全ての業務を一元的に電子データで管理し、貿易業務の作業量を最大50%程度削減することを目指したプラットフォームで、2020年11月には輸出入・港

するため2022年9月に、貿易実務者の連携改修・見積の加速化を図る目的で、開発用APIリファレンスサイトを一般公開した。APIはソフトウェアやプログラムが持つ機能や情報を、他のプログラム上でも利用できるようなつなぐ仕組みで、TradeWaltz APIは、貿易実務者が持つ基幹システム(SAPなど)や業務システム(TOSSなど)から、認証を通じた高セキュリティ下で、TradeWaltzの契約情報・物流情報登録や、登録情報の閲覧、コミュニケーションの支援など、システム間をシームレスにつなぐ仕組みだ。

方針機能で、国ごとの経済、財政、債務返済状況などの情報に基づく評価により分類した国・地域のリスク・カテゴリ、貿易保険の引受方針を提供するもので、カントリーレビューでは、各国の情勢に加えて、カントリーリスク分析の情報を提供している。

また同年7月にはセブン情報システムズが提供するiPaaS(クラウド型データ連携プラットフォーム)「HULFT Square」を用いた実証実験により、TradeWaltzユーザーによる自社システム/TradeWaltz間のAPI連携にかかる手間や時間を飛躍的に効率化・短縮できることを明らかにした。これによりデータ変換・登録などは問題なく実行でき、チューニングで処理時間が飛躍的に短縮する目処が立った。今後はAIP連携へのハードルが大幅に下がり、サーバー構築・コーディング・テストといった手間が省け、連携にかかる工数・時間は6割以上改善できると想定している。



湾関連情報処理センター(NACCSセンター)と貿易・物流のデジタル化による効率化と利便性向上を図るため連携・協力で合意し覚書(MoU)を締結、利便性向上と利用拡大を目指している。

TradeWaltzもアプリ間や社内システムの枠を超えたデータ連携の拡大を促進

また多機能化の一環として2023年1月には日本貿易保険(NEXI)と協業を開始し、NEXIが提供するカントリーリスクに関する情報「国カテゴリーと引受方針」、「カントリーレビュー」機能を追加した。企業にとりカントリーリスクの見積もりの重要性が増しているなか、国カテゴリーと引受

に効率化・短縮できることを明らかにした。これによりデータ変換・登録などは問題なく実行でき、チューニングで処理時間が飛躍的に短縮する目処が立った。今後はAIP連携へのハードルが大幅に下がり、サーバー構築・コーディング・テストといった手間が省け、連携にかかる工数・時間は6割以上改善できると想定している。



World-Wide Services Through Ours

謹賀新年



SEVEN SEAS SHIPPING CO., LTD.
International Logistics Solution Provider



Tokyo: 03-4330-3951



Container & Conventional Service

謹賀新年 Japan/Korea
Japan/China
Japan/South East Asia

Your Best Shipping Partner

HOME PAGE : djship.co.kr
dongjinagency.jp



Newly built "Dongjin Continental" (12,120dwt, 1,011TEU)

—General Agent in Japan—

東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.

Tokyo TEL :03-6778-1801(代) FAX :03-6778-1822
Osaka TEL :06-6120-2100 FAX :06-6120-2098

物流2024年問題/直前レポート

荷主の理解・協力を得てドライバーの働き方改革 適正な運賃の収受、賃上げなどへ法制化推進

年が明け、いよいよ3カ月を残すだけとなった。2024年4月からドライバーの時間外労働上限を年間960時間とする規制を開始、割増賃金率も50%に引き上げられるなど、大きな変化が起きる。1年間の拘束時間3,300時間という改善基準も告示されたが、この見直しで不足する輸送能力(19年度データ)は全体の14.1%、営業用トラックの輸送トン数にして4億トンに達するとNX総合研究所では試算している。これを発荷主別にみると農産・水産品が32.5%と高く、地域別にみると中国地方20%、九州19.1%と遠距離輸送となる地域が比較的高くなる傾向にある。

持続可能な物流の実現に向けた検討会の中間とりまとめによると、物流の各プロセス(取引関係・モノの流れ)を見直すためには、発荷主と着荷主との取引条件・物流条件を見直す必要があるとし、省エネ法など「類似の法令などを参考に規制措置など、より実効性のある措置も検討すべき」との方向性を打ち出している。持続可能な物流実現に向けた将来像は、働き方改革と生産性向上が必要で、ドライバーの労働時間短縮と賃金アップが課題となる。労働時間短縮に向けては、トラック事業者、荷主企業ともにコンプライアンスが求められ、労働条件の改善のため改善基準告示の順守は必須で、トラック事業者の自主努力のほか「荷主の理解・協力」がなければ順守は不可能。荷主に対してトラック事業者がきちんと「主張」することが求められる。そのためには、労働時間や手待ち時間の実態を把握する「現場の見える化」が重要になってくる。

認知度高いが認識差異も

日本ロジスティクスシステム協会(JILS)は、23年8月に発着荷主(製造業、流通業)、物流事業者に対してアンケート調査した「物流変革の波:2024年問題対応に向けた実態調査」の結果を公表、同問題に関しては内容を含め、認知度はかなり高く、その対応は物流部門のみでは難しく、ロジスティクスやサプライチェーンの領域での取り組みによる解決が必要と認識していることが判明した。

その一方で予想できる事業への影響は物流領域の範囲に留まる回答が多く、売り上げや利益といった全社的なKPIへの言及は少なかった。また政策パッケージ、ガイドラインについても認知度は高く、特に製造業の把握・理解度が高い。輸送費(運賃・料金/ドライバー賃金)に関しては、「運賃と料金の分離」や「標準

運賃」の取り組みが進みつつある一方、荷主と物流事業者間で認識の差異がある。荷待ち・荷役時間の削減に関しては製造業・物流業で問題意識が高く、流通業では比較的低い結果となった。その一方で、流通業ではドライバーの平均待ち時間が他業種と比較して高く、対応が必要だ。多重下請に関しては物流業で課題認識を持っているものの、製造業や流通業の課題意識

は高くない。物流波動の取次や安定的な輸送のためには、一定の多重下請け構造はやむを得ないとの自由回答もあった。物流管理統括者の設置に関しては、課題感、取り組みとも進んでいない結果となった。また統括者には現状の役員や物流統括者を充てる、という回答が多く、CLO(Chief Logistics Officer)の設置や就任はあまり検討していない状況だ。

当面の進め方

2024年初 ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

2023年末まで ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」「標準的な運賃」の改正等
・ 再配達率「半減」に向けた対策
・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

速やかに実施 ・ 2024年における規制措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

発着荷主、物流事業者へガイドライン策定

このような状況の中、政府は6月2日、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」で、2024年問題に対応し「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめた。物流は国民生活や経済を支える社会インフラだが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応などさまざまな課題が存在する。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面している。何も対策を講じなければ、24年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性があるとして試算。荷主企業、物流事業者(運送・倉庫など)、一般消費者が協力して物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定した。さらに中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備していく方針だ。

この政策パッケージの一環として経済産業省、農林水産省、国土交通省は、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を策定、トラックドライバーの1運

行あたりの荷待ち、荷役作業などにかかる時間を2時間以内に短縮するよう、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めた。

さらに、これを達成した場合や、既に2時間以内となっている場合には、1時間以内を目標にさらなる時間の短縮に努めることを定めた。国交省は、関係省庁と連携し、荷主企業や物流事業者と同ガイドラインに沿った「自主行動計画」を作成・公表するように求めている。その他、発着荷主に対して、予約受付システムの導入、パレットなどの活用、検品の効率化・検品水準の適正化、物流システムや資機材(パレットなど)の標準化、共同輸送の推進などによる積載率の向上、荷役作業時の安全対策などを推奨している。また

害する疑いのある荷主企業元請事業者の監視を強化するため、7月21日に「トラックGメン」を創設した。同政策パッケージの一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は、2024年問題に対応し「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を策定、トラックドライバーの1運行あたりの荷待ち、荷役作業時間を2時間以内に短縮するよう定めている。トラックドライバーは、他産業と比較して労働時間が長く、低賃金にあることから、担い手不足が課題だが、荷主企業・元請事業者の理解と協力の下、荷待ち時間の削減や適正な運賃の収受などにより、トラックドライバーの労働条件を改善することが急務となっている。国交省

施策の効果(2024年度分)

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
合計:			14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に中長期計画を策定

発着荷主に対しては、出荷に合わせた生産や荷造りなどや運送を考慮した出荷予定時刻の設定を求めるとともに、出荷情報などの事前提供、物流コストの可視化、発送量の適正化などに取り組むことを推奨している。一方、着荷主に対しては、納品リードタイムの確保を求めるとともに、発注の適正化やミルクラン方式の導入などを推奨している。

トラックGメンを創設

国土交通省はこの政策パッケージに基づき、発着荷主企業のみならず、着荷主も含め、適正な取り引きを阻

害する行為を是正するため、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」などを展開してきたが、依然として荷主などに起因する長時間の荷待ちや、運賃・料金などの不当な据え置きなどが十分に解消していない。

国交省はこれに対応し「トラックGメン」を創設、「トラックGメン」による調査結果を貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」などに活用し、実効性確保を目指す。

EASTERN CAR LINER
Challenging The Oceans

あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に効率よく海上輸送することを常に心がけております。

イースタン・カーライナー株式会社
〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
天王洲パークサイドビル5階
自動車船部
電話 03-5769-7631 FAX 03-5769-7632
在来・多目的船部
電話 03-5769-7633 FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社
〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
平和不動産日本橋ビル4F
電話 03-5204-0251 FAX 03-5204-0257
名古屋支店 電話 052-218-5800 大阪支店 電話 06-6243-2200
福岡支店 電話 092-734-2611 川崎営業所 電話 044-280-2977

KANSAI LINE

CONVENTIONAL LINER SERVICE

TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM

株式会社関西ライン
KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.
TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869

これまでの取組 —共同物流・モーダルシフト事例—

特定企業連携型

三井化学と旭化成との船舶モーダルシフト&コンテナ・ラウンドユース

・GHG削減、トラック輸送+船舶輸送→ダブルモードによるBCP実現、コンテナ利用率向上(船荷確保)による航路の安定化

特定企業連携型

東ソーと三井化学とのトラックおよび危険物倉庫の共同利用

・北陸エリアに向かうトラック輸送と需要が高まっている危険物倉庫の安定確保は容易ではなかった
・北陸エリアの倉庫会社が所有するトラックがほぼ空荷で帰る情報を得て、両社山口工場→北陸倉庫への輸送、保管を安定化

地域企業参加型

三菱ケミカル物流、福島県いわきエリアにおける化学メーカー共同配送への参画

・三菱ケミカル物流が幹事物流会社となり、福島県いわき地区集荷→幹線輸送→小口配送を実施
・ドライバー不足、運賃高騰、輸送品質の低下等の共通認識の元で、地域連携した共同配送システムを構築

地域企業参加型

京東地区石化メーカー9社*

・2021年4月現在 (右: 日本経済新聞 2016年10月)

物流停滞回避へ自衛策
運手不足深刻

・三井化学元請け物流会社が幹事となり、千葉京東地区ミルクラン集荷→幹線輸送→東北地区配送
・路線便(小口貨物輸送)の補完策
・幹事物流会社DXによる物流品質改善効果も

資機材・コードの標準化やペーパーレスなど物流デジタル化を推進して、中長期的に物流が持続可能となる施策にも取り組む。また、物流の効率性向上のため、法規制の緩和などに関係省庁に要請することも検討する。今後、同計画を受け、日本化学工業協会、石油化学工業協会をはじめ化学業界団体において自主行動計画策定に向けた意見調整を進めるとともに、同WGでは、年明けから化学品の取引先業界団体へ各施策に向けて協力を要請する。既に、日本鉄鋼連盟とは自主行動計画策定の段階から、各種課題、施策に対する意見交換を開始しており、今後も連携を図っていく。自主行動計画の各施策について、2030年までのアクションプランを策定し、短期・中長期に分けて活動計画を策定する予定だ。

物流革新緊急パッケージ

政府は10月6日、トラック運転手の人手不足が深刻化する物流2024年問題への対策を協議する関係閣僚会議を開き、鉄道・船舶の貨物輸送量を今後10年程度で倍増することなどを柱とした「物流革新緊急パッケージ」をとりまとめた。2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果を得よう速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しなどについて、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むとしている。

物流効率化については、物流施設の自動化・機械化の推進、港湾物流手続きなどの電子化の推進、自動運転トラックを対象とした路車協調システムなどの実証実験、モーダルシフトの推進などに取り組むとしている。さらにトラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進、物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援も進める方針だ。

一方、荷主・消費者の行動変容については、宅配の再配達率を半減する緊急的な取り組みとして、ポイント還元を通じ、コンビニ受け取りなど、柔軟な受け取り方法やゆとりを持った配達日時指定などを促す仕組みの社会実装に向けた実証事業に取り組む。一方、政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化も図る。そして、商慣行の見直しでは、トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制を強化、具体的には11~12月を集中監視月間として、悪質な荷主などに対して「要請」「勧告・公表」している。加えて、荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」などを集中、国土交通省と荷主所管・法執行行政機関による連携を強化する。現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価な

どの加算による「標準的な運賃」の引き上げる。適正な運賃の収受、賃上げなどに向け、次期通常国会(24年1月開催)での法制化を推進するとして、大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令など、大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け、トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の(電子)書面交付の義務付けなどを規定する方針だ。

化学品ワーキンググループ

三菱ケミカルグループ、三井化学、東ソー、東レは、経済産業省・国土交通省が主導する「フィジカルインターネット実現会議」内に、4社を事務局とする「化学品ワーキンググループ」を2023年7月に設置、化学品物流の生産性・安全性と二酸化炭素の排出量低減を両立させた持続可能な物流の実現を目指している。化学品物流は貨物の物性・梱包形態・重量などの特殊性により、輸送方法・条件も多岐にわたるため、個社単位では効果的な施策を打つことが難しい環境にある。これらの課題解決に向け、4社を事務局とする化学品WGを設置し、物流の商慣行の改革、標準化、DX推進に関するアクションプランの策定・ステークホルダーへの周知・実行などの施策を検討していく。同WGへの参画は物流企業を含め44企業、1大学。

同WGでは「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて「物流の2024年問題」に対応するための自主行動計画を12月20日に発表した。計画では、荷待ち・荷役時間の削減など政府のガイドラインに示された荷主事業者に必要な13項目を中心に、荷主事業者と物流事業者が協調・協力して対応を進める。加えて、鉄道や海上輸送などへのモーダルシフト、幹線やエリア集荷・配送などの物流協力、

め、法規制の緩和などに関係省庁に要請することも検討する。今後、同計画を受け、日本化学工業協会、石油化学工業協会をはじめ化学業界団体において自主行動計画策定に向けた意見調整を進めるとともに、同WGでは、年明けから化学品の取引先業界団体へ各施策に向けて協力を要請する。既に、日本鉄鋼連盟とは自主行動計画策定の段階から、各種課題、施策に対する意見交換を開始しており、今後も連携を図っていく。自主行動計画の各施策について、2030年までのアクションプランを策定し、短期・中長期に分けて活動計画を策定する予定だ。

2030年人手不足がさらに深刻化

矢野経済研究所は、国内の物流業界を調査し、現況や進行している取り組みを踏まえ、2030年の物流市場は、国内GDPの成長に加え、物流費の上昇、営業用貨物自動車の輸送量の増加、ラストワンマイル領域における取り扱い個数の増加(配送回数の増加)が想定できると指摘した。その一方、人口減少に伴う消費の減少や国内製造業の生産量の低下(主に海外移転など)、国内輸送の大半を担うトラックドライバーの労働力不足を挙げる。特に、2030年における物流業界の人手不足は現在より深刻になることは明白で、その時点までにいかに労働生産性の向上、物流の効率化や、物流業界の構造改革を進めるかが物流業界の健全な成長

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】

港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】

自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験

【実証実験】 交通支援機能、落下物検知、工事規制情報

○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

10年程度 倍増

コンテナ大型化の推進

31ft → 40ft

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 真貝 康一



新年あけましておめでとうございます。

2024年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年、ロシアによるウクライナ侵攻は終息が見えず継続する一方、10月にはイスラエルとハマースの間で戦闘が発生するなど国際情勢の不安定化が増すなかで、インフレ抑制に向けた欧米の中央銀行による金融政策の引き締めは継続し、世界的な景気上昇が見通せない状況となっています。

国内に目を転じますと、新型コロナウイルス感染症が5月に5類に移行し様々な規制が緩和されたことにより経済活動が活発化したこと、またさまざま物価が上昇した一方で賃金も上昇したこと等により、景気の底堅い成長がみられた年でもありました。

我々物流業界においては、「物流の2024年問題」をはじめとする労働力不足やカーボンニュートラルへの対応など、様々な課題に直面した1年でありました。それらの課題に対応し、今後も物流の持続的成長を実現するため、関係閣僚会議において6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」が、続いて10月には「物流革新緊急パッケージ」が決定される等、国においては様々な取り組みを決定し、実施に移してきました。

このようななか、物流連でも様々な活動を実施してまいりました。

まず「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」として、会員企業のご協力のもと学生を対象とした物流業界セミナーやインターンシップを開催したほか、大学での寄付講座や学内セミナーにおいても、より多くの学生に「リアルな物流業の実態と物流業の重要性」を認識してもらう機会を増やしました。

またコロナ禍により中止していた「物流見学ネッ

つながっていくと指摘している。こうした状況を踏まえ、今後物流事業者が取り組むべき課題・方向性と具体的な取り組みを提示した。

人手不足への対応として、自動運転トラック、配達ロボット、宅配ドローンなどの無人運行手段の導入による輸配送(長距離輸送と宅配)に加え、輸配送の効率化(共同物流、中継輸送、トラック車両の大型化など)に関する取り組みを加速する。輸配送の効率化にはメーカー、卸売業、小売業といったサプライチェーン全体で物流システムを構築するなど、関連企業間の連携(協業)が重要であ

る。またこうした企業を超えた連携を加速させるためには、現下、個別企業内で最適化した情報を物流システム内で統一化し、標準化するためのデジタル化を進めることが前提要件となる。

現在、政府・行政、荷主、物流事業者、システム開発企業などが物流2024年問題に真剣に取り組んでいる。しかし、運転手不足をはじめとする物流業界における人手不足は、2024年4月に完了する問題ではない。日本の構造的な問題であり、恒常的に同問題への対応を進めていく必要がある。2024年問題は今年がスタートの年となるのだろう。

トワーク」については、会員企業のご協力を頂き情報をリニューアルしたうえで10月より受け入れを再開し、また一般紙に意見広告を掲載する等、人材育成と広報活動の強化を継続しました。

また「国際的な課題への取り組み強化」では、今年はベトナムに焦点を当て調査を行い、コロナ禍以来中止していた現地へ赴いての実証調査を実施しました。

「物流環境対策への取り組み」では、「物流環境大賞」及び「モーダルシフト取り組み優良事業者賞」に多数の応募をいただき表彰を行い、脱炭素社会に向けた取り組みを社会に公表しました。また、物流分野における低炭素・脱炭素推進に向けた情報交換会を引き続き開催し講演会を行ったほか、初めての物流施設の見学会を10月に行い、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向の把握を行ってきました。

「物流の2024年問題」だけでなく今後の少子高齢化が不可避な日本において、今後も物流の持続的成長を実現するためには、まさに抜本的な「構造改革」が喫緊な課題となっています。

これを実現するためには、業界全体で一体となり様々な取り組みを協力して進めるとともに、国をはじめ荷主・物流事業者・一般消費者等関係者すべてが協力して取り組んでいく必要があります

物流連としても、人材の確保や効率化を進めるための標準化を推進するほか、物流業界が抱える様々な問題について、荷主・消費者等一般の皆様からご意見をいただき理解していただく取り組みを、国と連携して積極的に進めていく所存です。

新しい年を迎えるにあたり、本年が物流業界にとり飛躍の年となること、そして物流の現場での安全を祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。

Cyber Port

港湾物流分野でNACCSとの連携開始、相次ぐ機能拡充

港湾管理の効果を確認、港湾インフラは4月に稼働開始

国土交通省港湾局が運営、民間事業者間のコンテナ物流手続を電子化・効率化するプラットフォームであるCyber Port（サイバーポート、港湾物流分野）では23年3月、行政手続などをオンラインで処理する「輸出入・港湾関連情報処理システム」（NACCS）と直接連携を開始したほか、11月には同じく国土交通省港湾局がシステムの開発・運営しているColins（コンテナ物流情報サービス）とのデータ連携する対象ターミナルが拡大するとともに、外航貨物海上保険サイトとCSV連携するなど、新たな動きが活発化した。一方、サイバーポートの港湾管理分野については、23年1～2月に4港湾で実証実験に取り組んだほか、港湾インフラ分野が4月に稼働（10港を対象とした第一次運用）を開始している。23年に新たな展開をみたサイバーポートの機能をとりまとめた。

サイバーポートとNACCS連携

サイバーポートは、行政手続などをオンラインで処理する「輸出入・港湾関連情報処理システム」（NACCS）と直接連携機能の運用を23年3月13日に開始、物流手続と税関手続きがシームレスに処理できるようになった。サイバーポートとNACCS間で直接データ連携ができる機能を実装することで、NACCS上での個別入力作業が不要になるとともに、再入力が必要で誤入力の防止や各帳票間でデータが引き継がれるため、既存入力事項は入力が必要となる。差分入力のみとなるため、ECR（貨物情報登録）の例では、S/I（船積依頼書）情報などから最大約8割の項目が自動入力可能となるなど、双方のシステムの利用者の利便性向上が進んだ。またNACCSマスタとの連携に

よる入力補助機能を活用し、誤入力防止やデータ不整合減少を実現するとともに、サイバーポートにNACCS照会業務などの出力情報も反映可能で取引関係先との情報連携が容易になった。

横浜港本牧BCで問い合わせ機能を一本化

サイバーポートでは、横浜港本牧BCコンテナターミナルを運営する横浜港メガターミナルが23年5月からターミナル問い合わせ機能による受付をサイバーポートに一本化している。ターミナル問い合わせ機能は、ターミナルオペレータなどとの間でのデマレージ料や検査料の問い合わせから、回答料金の確認、支払申し込み、振込先回答確認、入金通知までの一連の業務を処理するための機能。この一本化により、海貨業者などにとっては、ターミナルの営業時間に関係なく、

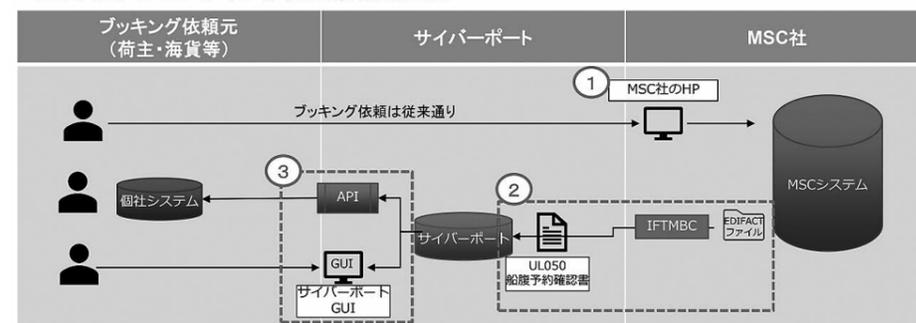
いつでもデマレージや検査料金などの確認・申し込みができるとともに、支払申し込み用の書類を別途、最初から作成する必要がなくなる。一方、ターミナルオペレータにとっては、自社のTOSと連携して料金をサイバーポート上で自動案内することで、電話などによる問い合わせの対応業務が大幅に削減でき、支払申し込みが、電子データとして取得できるようになるため、自社システムとの連携が可能となり、業務の効率化が期待できる。山九、鈴江コーポレーション、住友倉庫、東京国際埠頭、三菱倉庫の5社に対し、サイバーポートからターミナルへの問い合わせることができるようになった。

機能改善を順次進める

サイバーポートでは参加事業者からの意見を中心に、同システムの機能改善を順次進めている。23年2月には、自社組織がサイバーポート上で受け取る各帳票に対し、入力必須項目を設定できる「タスク管理機能」について、入力必須項目を

「取引」作成前に事前に設定できるよう改善した。この改善で他社組織が自社組織に帳票を送信する際に、当該設定に準じた入力項目チェックを課すことができ

・MSC社からのブッキング確定情報の連携



るようになった。さらに取引内の帳票間で共有される項目（ルートドキュメント項目）の一部に対し、特定の帳票が送信されたタイミングで他帳票から当該項目の編集を不可とする「編集ロック」の仕様を追加した。

23年4月には出力情報電文ファイルのダウンロード機能を追加、NACCSからの出力情報電文をテキストファイルで出力できる機能を構築した。NACCSからの出力情報電文ファイルはnetNACCSに読み込ませることで帳票を生成・出力することができる。またサイバーポートとNACCSとの連携において、輸出入申告控え・許可通知等の帳票のダウンロード機能を構築、23年5月22日にリリースしている。

23年7月末には、利便性向上に向けインボイス関連の情報項目追加と操作マニュアルのオンライン化を開始した。インボイス制度に関連して規定している「適格請求書」の必要項目について、一部帳票に対し情報項目を追加した。一方、GUI機能の操作方法についてはドキュメント「GUI操作マニュアル」に提示していたが、今回オンライン版のGUI操作マニュアルを追加し、各機能ページ上のリンクから該当の説明箇所を表示できるようになった。今回は管理者

向け機能が対象だが、その他機能も随時対応予定だ。またスイス船社MSCからのブッキング確定情報のデータ連携を開始した。MSCに対するブッキングが確定した際、ブッキング確定情報がサイバーポートへ連携し、サイバーポート上では取引と帳票「UL050：船腹予約確認書」を作成する。ブッキング確定情報は、ブッキングした会社組織に連携（当該取引に取引関係先として追加）する。ブッキング自体は従来通りMSCのHPなどから依頼できる。また連携先の会社組織を判定するために事前の設定が必要で、MSCからの連携データに

とで同内容が反映できる。これにより、過去案件を参考に繰り返し入力する帳票の作成が簡易化された。またターミナル問合せ機能では、問い合わせ結果を引き継ぎ「支払申込書兼入金通知書」が作成できる。このコンテナの搬出手続き状況を参照する補助機能として、同帳票の入力画面にColinsの『CY搬出可否照会画面』へのリンクを追加、ワンクリックで搬出可否状況などが参照できるようになった。さらにサイバーポートで保管されている帳票データについて、一括でダウンロードする機能を追加した。

また24年1月15日には、

は連携先組織を特定するためのID（MSC_ID）が含まれており、各利用者が事前に当該IDと自社組織と紐づけ設定することにより、連携データを登録した際に当該組織で共有することができる。

8月には東京港青海A4コンテナターミナルの鈴江コーポレーションが、ターミナルオペレーターなどとの間でのデマレージ料や検査料の問い合わせから、回答料金の確認、支払申込、振込先回答確認、入金通知までの一連の業務をサイバーポート上で処理するための仕組み「ターミナル問合せ」機能による受付を開始し、10月2日から同受付をサイバーポートに一本化している。

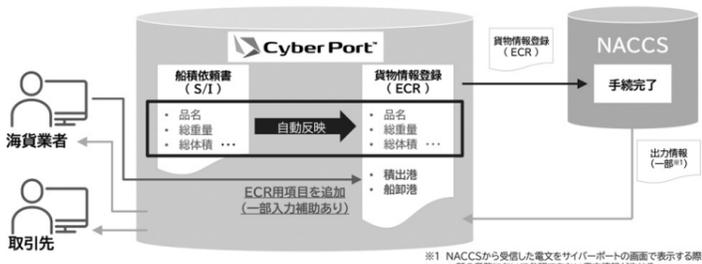
23年10月には帳票入力データのテンプレート管理機能を追加するとともに、ターミナル問合せ機能を拡張、帳票データの一括ダウンロード機能を追加した。サイバーポートの帳票データの入力補助として、テンプレート管理機能を追加、帳票入力画面で入力内容を「テンプレート」として保存でき、別の取引で同帳票の入力する際、保存されたテンプレートを選択するこ

サイバーポートの帳票項目には桁数やコード値の入力制限があり、帳票更新時には入力チェックされるが、この入力制限について、一部の項目に対し制限を緩和する仕様に変更する予定だ。

NACCSとの連携APIを公開

また23年10月2日から、機能改善としてNACCS連携機能を拡充、公開するAPIを用いることで、事業者が既に利用している自社のシステムからサイバーポートのAPIを介してNACCSに通信することができるようになった。NACCS連携APIの公開により自社システムにあるデータを利用してNACCS業務を処理でき、大幅な効率化を図ることができる。また、許可書などのダウンロード機能の対象を拡大し、NACCSの輸出入申告控え・許可通知などの帳票のダウンロード機能に輸出入申告の入力控を追加する。さらにnetNACCSファイル取込機能の対象を拡大、netNACCSの出力ファイルを取り込みサイバーポート帳票へ転記する機能に輸出入申告事項登録（EDA）と

✓ サイバーポート - NACCS連携機能イメージ



※1 NACCSから受信した電文をサイバーポートの画面で表示する際、一部の業務において参照できない電文情報が生じる

TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

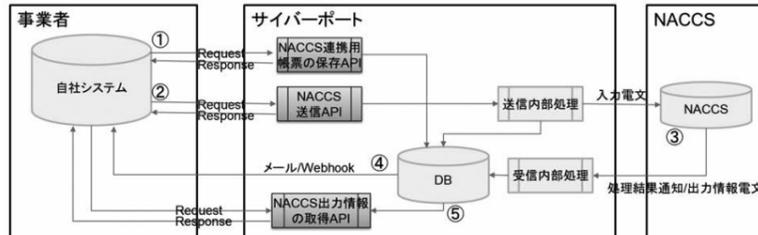
□本社 HEAD OFFICE 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511 MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

□東京事務所 TOKYO OFFICE 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661 TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

https://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

【API利用イメージ】



輸入申告事項登録 (IDA) を追加する。

Colinsと連携ターミナル拡大

国土交通省港湾局がシステムの開発・運営しているColins (コンテナ物流情報サービス) からサイバーポートヘデータ連携する対象ターミナルが23年11月1日から拡大した。この拡大でColinsで保持している国内ターミナルのデータがすべてサイバーポートへ連携、船舶動静などが自動でサイバーポート上の帳票に反映できる、APIで取得できる、など利便性が向上した。Colinsは、ターミナルオペレーター、荷主、海貨事業者、運送事業者などの関係事業者間で、一元的にコンテナ物流情報を共有化するための会員登録制のシステム。Colinsとの連携で、サイバーポート利用者であれば同システムのヘッダメニューのリンクをクリックすることで、別途サインイン操作をする必要なくColinsが利用できる。またコンテナ情報項目を有する輸入帳票の画面にColinsの「CY搬出可否情報一覧」へリンクするボタンを追加、帳票項目の「B/L番号」、「コンテナ番号」の入力を条件に、ボタンをクリックすることでCY搬出可否情報の検索結果を表示する。Colinsが保持する「船舶動静情報」「CY輸出コンテナ情報」「CY搬出可否情報」のデータがサイバーポートの帳票データ作成に活用できるなどのメリットがある。APIを活用することで、Colinsからサイバーポートへ連携する各種データを自社システムに直接取り込むことも可能となる。

損保ジャパンの外航貨物海上保険サイトとCSV連携

損害保険ジャパンは、同社の外航貨物海上保険サイトのMARINE My Pageとサイバーポート (港湾物流) とのCSV連携を23年11月から開始した。外航貨物海上保険を担う損害保険会社がデジタル技術の活用を支援することで、港湾物流全体の生産性向上に寄与する。日本の物流業界を取り巻く社会課題の一つに、デジタル化の遅れがあり、コンテナ物流手続きのうち、約5割が紙、電話、メールなどの手続きであるとともに、配送・倉庫管理・物流に携わる職種のテレワーク実施率は3.5%と低水準だ。加えて「主要国の労働生産性 (運輸・郵便業)」では8位 (1997年) から14位 (2017年) に低下、港湾物流にお

ける生産性向上のためのデジタル化が急がれている。損保ジャパンでは同社のインターネット上で外航貨物海上保険の申し込み手続きと保険証券などの印刷ができるシステム「MARINE My Page」とサイバーポートのCSV連携を開始することで、両サービスを利用する荷主やフォワーダーは保険申し込みに関する煩雑な手続きを大きく簡略化することができる。このようなサイバーポート上のデータ活用手段の拡充は、利用者の利便性が向上、港湾物流全体のデジタル化の推進にも寄与する。

同CSV連携は、利用者 (荷主やフォワーダー) がサイバーポート上でインボイス情報をCSV形式で出力し、MARINE My Pageにアップロードすることで保険証券を発券できる。従来、利用者はMARINE My Page上でパターンを選択したうえで、約20項目の情報の手入力が必要だったが、CSV連携でデータのアップロードのみで保険申し込みが完結する。損保ジャパンでは今後、MARINE My Pageへのより効率的なデータ連携を可能にするAPI開発や、APIへ接続するためのサポートシステムの提供などを通じて、港湾物流全体の生産性向上を支援していく方針だ。

港湾管理分野を新潟港、広島港など4港で実証

国土交通省は、23年1月5日から2月28日にかけて、港湾に関する行政手続きや調査・統計業務の効率化を図る情報システムである、サイバーポート (港湾管理分野) を新潟港、御前崎港、和歌山下津港、広島港の4港湾で実証、今後の社会実装に向けた課題を抽出した。

実証内容は入出港手続きの見える化と調査・統計の電子化の2点。入出港手続

きの見える化については、輸出入・港湾関連情報処理システム (NACCS) の改修で追加する新機能 (パースウィンドウ) を活用した、入出港手続きを試行した。港湾管理者4者と事業者14者が参加した。一方、調査・統計の電子化は、サイバーポート (調査・統計) を活用した、港湾統計に係る事業者の調査票作成と都道府県 (港湾管理者) による集計表作成を試行、港湾管理者4者、事業者54者が参加した。港湾管理者に関連する行政手続き、調査・統計業務は、現在、その一部が紙、電話、メールなどで取り扱い、作業の重複が発生している。一連の業務行程を電子化し、入出港手続情報を調査・統計に活用することで、関係者の作業負担の軽減、業務の効率化などを図り、統計の品質改善にも資する情報システムとして、サイバーポート (港湾管理分野) の構築を進めている。

この実証の結果、入出港手続きに係る作業時間は港湾管理者・事業者ともに最大約4割削減の効果、港湾調査に係る作業時間は港湾管理者で約4割、事業者で最大約5割の削減効果をそれぞれ得た。港湾管理分野のシステムについては、23年度中の運用開始に向けて、この実証結果も踏まえたシステムの改善や関係者との調整を進めていく方針だ。入出港関連手続きの電子化 (NACCSの機能改善) や調査・統計業務の電子化・効率化のための新システム「サイバーポート (調査・統計)」に関して、4港湾で実証した結果、入出港関連手続きの電子化 (パースウィンドウ機能など) により、申請する事業者で作業時間が最大38%削減、港湾管理者で最大37%削減でき、調査・統計業務の電子化では、事業者において作業時

間が最大53%削減、集計する都道府県の作業時間が36%削減できた。

港湾インフラ分野が稼働開始

港湾の計画から維持管理までのインフラ情報を連携させることにより、国や港湾管理者による適切なアセットマネジメント (適切な維持管理の実施、更新投資の計画策定) の実現に資するプラットフォームであるサイバーポート (港湾インフラ分野) は、23年4月12日から10港を対象とした第

一次運用の稼働を開始した。

同時に、各種情報を掲載したポータルサイト (https://www.cyber-port.mlit.go.jp/infra/) を開設し、利用登録を開始している。

引き続き、港湾インフラ分野における対象港湾と連携データの拡大、港湾物流と連携を進め、効果的・効率的なアセットマネジメントや災害対応力の向上につなげていく方針だ。港湾インフラ分野のシステムは、港湾の計画から維持管理ま

でのインフラ情報を連携させることで、国と港湾管理者による適切なアセットマネジメントに資するプラットフォームだ。利用対象者は、国土交通省、港湾管理者、民間管理者の港湾関係職員、工事または業務の受注者、登録利用者、一般利用者で、対象港湾は当初、苫小牧港、横浜港、新潟港、清水港、神戸港、和歌山下津港、広島港、高知港、北九州港、下関港の10港で、23年度中に対象港湾を重要港湾以上125港に拡大予定だ。

日本貿易会

24年度輸出総額2.1%増、輸入総額1.7%減

貿易収支は4年連続赤字も幅縮小

日本貿易会がとりまとめた「2024年度わが国貿易収支、経常収支の見通し」では、24年度の輸出総額は23年度比2.1%増の103兆3,020億円、内訳は輸出数量が同1.6%増加、輸出価格が同0.6%上昇すると予想した。一方、輸入総額は23年度比1.7%減の105兆3,890億円、内訳は輸入数量が同1.3%増加、輸入価格が同3.0%低下、この結果、通関貿易収支は2兆860億円の赤字と4年連続で赤字が継続するものの、赤字幅は一段と縮小すると予想している。

2023年度/輸出は過去最高を更新

2023年度の輸出額は世界経済の減速や物価高、円安がありながらも、2022年度比1.9%増の101兆1,490億円となり、3年連続での増加となる。数量・価格の内訳をみると、数量は同0.6%減と小幅ながら減少に転じるのに対し、価格は同2.5%上昇する。品目別に見ると、輸出額が大きい自動車などの輸送用機器が同20.0%増と大幅増になることが最大の要因である。自動車は半導体不足の改善により国内生産が回復し、金利が高止まりする中でも欧米を中心とする海外需要が堅調に推移する見通し。一方で、スマートフォンやパソコンなどの民生機器の需要回復の遅れなどにより、半導体等製造装置や原動機などを含む一般機械は同3.8%減、半導体等電子部品などの電気機器は同3.0%減となる。海外需要の全般的な低迷により、鉄鋼などの原料別製品は同2.5%減、化学製品は同9.0%減と素材関係も弱い。また、食料品では一部の国における日本産水産物の禁輸措置の影響により、輸出が急減する見通し。このように、2023年度は2022年度平均の1ドル=135円から一段と円安が進んだものの、輸出数量の増加にはつながらず、価格上昇が輸出を押し上げる見通し。

2024年度/世界貿易復調で輸出拡大

世界経済は減速に向かう

ものの、世界貿易は復調する前提により、日本の輸出額は2023年度比2.1%増となる。数量・価格の内訳をみると、数量が同1.6%増と増加に転じる一方、価格は円高方向へのシフトもあり、同0.6%上昇にとどまる。輸出については、短期的には海外の景気動向に大きく左右されるものの、中長期的には国内における生産設備の減少も影響している。

2023年度/資源価格の低下により大幅に縮小

2023年度の輸入額は、2022年度比11.6%減の107兆1,920億円と2ケタの減少となる。数量・価格の内訳をみると、数量が同1.8%の減少、価格は同10.0%の大幅低下となる。特に資源価格の下落の影響により、輸入が大幅に減少する。品目別にみると、鉱物性燃料が同26.5%減と大幅に減少する見通し。2023年の年初の暖冬により電力向けのLNGや一般炭、家庭向けガスの在庫が積み上がった影響により、2023年度上半期には在庫調整による輸入数量の減少がみられた。また、原油・ガス・石炭は価格ベースでも大幅な下落となることから輸入を大きく押し下げる。エネルギー以外では、コロナ禍で急増したワクチンの減少が続く化学製品は同15.5%減、大幅な定期修理が予定されている影響で銅鉱など非鉄金属が落ち込んだ原料品も同9.3%減と

大きめの下落となる。民生向けの半導体需要の減少やスマートフォンの不振、通信関連ネットワークの設備投資の反動減が影響する電気機器も同7.6%減の見通し。食料品は同3.6%減となり、物価高に伴う消費者の低価格志向の影響により、安価な品目への需要のシフトや割高な海外品を敬遠する動きが影響する。

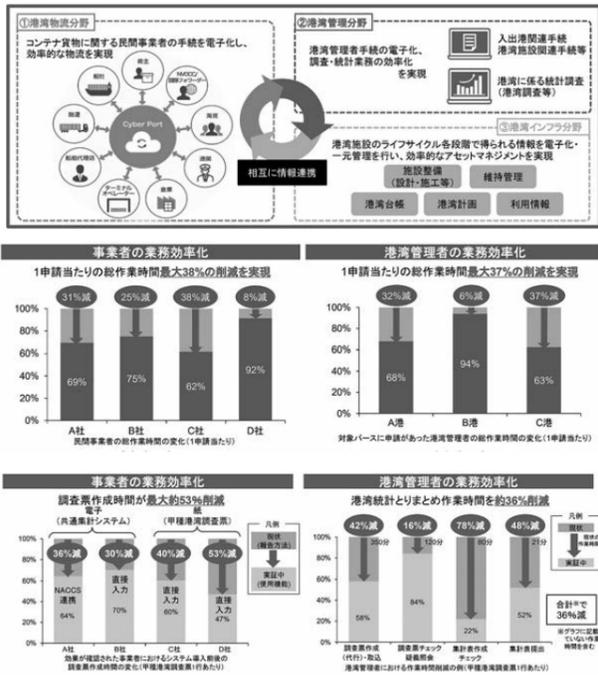
多くの分野で需要の弱さが目立つ中、輸送用機器は同18.8%増と増加の見通し。自動車では、半導体不足に伴う供給制約が解消に向かうほか、富裕層の購買意欲の強さが目立っており、EV補助金などの政策効果による下支えが寄与する。航空機類では、民間部門の機材については更新需要が中心となる一方、防衛部門では防衛力整備計画事業費による航空機関連の装備品調達が進む結果、大幅に増加する見通し。

2024年度/円高方向に転換が前提

2024年度の輸入額は、国内経済が減速しつつも緩やかな回復が継続する一方、為替が円高方向に転換するとの前提により、2023年度比1.7%減となる。内訳を見ると、数量は同1.3%増となるのに対し、価格は同3.0%低下となる。

経常収支黒字は2年連続で過去最高更新

2023年度の経常収支は25兆5,530億円の黒字となり、2022年度の7兆9,950億円から大幅に拡大する。内訳を見ると、輸出が増加する一方で輸入が大きく減少するため、貿易収支は2兆6,820億円と赤字が縮小する。2024年度経常収支は、26兆9,520億円と2023年度から更に増加し、過去最高を更新する見通し。



竜(辰)の英語あれこれ



竜とdragon

謹賀新年。今年は辰年で、十二支では「竜」ではなく「辰」と書くが、ここでは「竜」を用いて話を進める。辰年は英語で the year of the dragon という。

竜に相当する英語は dragon である。その語源は、「見る」や「視力の鋭い人」という意味のギリシヤ語 derkesthai と同根の drukun で、the sharply sighted dragon (目の鋭い蛇) という意味である。それが、ラテン語の draco になり、さらに古代フランス語、中世英語を経て現在の dragon になった。そういえば、dragon の目はらん

らんと輝いていて、人を威圧している。

参考のため、3冊の英英辞典が dragon をどのように解説しているか紹介しよう。

(in stories) a large fierce animal with wings and a long tail, that can breathe out fire (Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English Sixth Edition)

a large imaginary animal that has wings and a long tail and can breathe out fire (Longman Dictionary of Contemporary English NEW EDITION)

a mythical usu. repre-

sented as a monstrous winged and scaly serpent or saurian with a crested head and enormous claws (Merriam Webster's Collegiate Dictionary TENTH EDITION)

dragon のイメージ

東洋の竜とは姿も形も異なり、翼をもっている。dragon は winged serpent (翼のある蛇) で、ワシの足と翼、ライオンの前脚と頭、魚のうろこ、カモシカの角、蛇の尾などを持っていて、口から火を吐くといわれる伝説上の大きな怪獣と見做されている。キリスト教では dragon は異教を意

味し、悪と罪の象徴である。

「聖書では、dragon は、鯨、鮫、大蛇、大鱈などの巨大動物や怪物という意味で用いられている。旧約聖書 (Old Testament) の第一書の Genesis (創世記) 121 には直接 dragon という単語は出てこないが、Psalm (詩篇) 74-13 には、dragons が使われている」

上記は参考文献の一部であるが、日本聖書協会の『聖書 BIBLE 和英対照』では、その英文と和訳文が下記のようにになっている。

With your mighty strength you divided the sea and smashed the heads of the sea monsters.

あなたは、御力をもって海を分け大水の上で竜の頭を砕かれました。

山田雅重

下線部の the sea monsters が「海の怪物」ではなく「竜」と和訳されていて、dragons は使われていない。聖書の中で dragon(s) が実際に使われているのかどうか、残念ながら筆者にはわからない。

東洋の竜のイメージ

東洋の竜は、三停九似といって、天上、海中、池底の三界に住み、その本体は9つの動物に似た部分を持っている。9つの動物は、ラクダ、鹿、鬼、またはウサギ、牛、蛇、ミズチ、コイ、タカ、虎である。9つの動物の部分を持つ竜は「合成動物」であるが、そのモデルは中国の揚子江下流にいたヨウスコウワニや海岸地方にいたイリエワニであったらしい。

中国では、鳳(ほう)、

麟(りん)、亀(き)とともに四霊のひとつと見なされ、雨や雲を支配する神霊としてあがめられている。インドでも同じような風習があるらしい。日本では、仏法を守る8体の竜神(八代竜王)は海中に住み、水と雨をつかさどる神として崇拝され、特に農業との結びつきが強く、雨乞い祈願の対象になっている、漁師にも信仰されている。

干天の慈雨は有難いが、論語の「過ぎたるは猶(なお)及ばざるが如し」(英語では、Too much is as bad as too little. という)のように、雨も度を過ぎると困る。異常気象で、日本でも豪雨が発生している。源実朝の歌「時により 過ぐれば民の 嘆きなり 八代竜王 雨やめたまへ」を思い出す。

中国、インド、日本などでは、竜を仏教と結び付けて、神霊視し、水神として信仰の対象になっている。

dragon の「竜」以外の意味

小学館の『ランダムハウス英和大辞典』は dragon の 18 もの異なった意味を載せている。しかし dragon を使った熟語は chase the dragon ひとつだけである。「アヘン剤、特にヘロインを用



Navigating with You As Always

Precision, Speed, and Coordination are keys to successfully navigating today's environment. We believe in building strong partnerships to provide the resources, technology and network that overcome every challenge along the way. It is our commitment to quality service.

OOCL makes every part of your business a part of ours:
We take it personally.

OOCL
We take it personally

www.oocl.com

EVERGREEN GROUP

何よりも「大」自然。

自然との共生を、永続的に。

自然は何より大切な存在。大切に思うものならば必ず目をひきます。地球のパートナーとして、エバーグリーン・マリナーはこの広い海で、共生、共存、共栄の歩みを、永続的に。

EVERGREEN LINE
www.evergreen-line.com

いる」という意味である。dragonは架空の動物であるから、人間とのかかわりがない。したがって、dragonを含む熟語がでにくいのかもしれない。

1853年に初めて sow dragon's teethが「戦争の種をまく」という意味で用いられたが、この dragon's teethは「竜歯」ではなく「内輪もめの種」のことである。dragon～型の単語は厳密な意味では比喩表現ではないが、ひとつだけ紹介する。それは dragon ladyである。

直訳すれば「竜女」であるが、このような日本語はない。元来はDragon Ladyで、アメリカの漫画家ミルトン・カニフ (Milton Caniff (1907-88) の Terry and the Pirates (テリーと海賊) に出てくる妖婦型の中国人の女性のことで、単にdragonともいう。猛女、悪女、妖婦などの意味もある。では、ここで、dragon ladyに関する面白いニュース記事を紹介する。

A plan to recruit housemaids from mainland China drew protests in Malaysia, with women worried their husbands will be seduced by the "little dragon ladies," a news report said. Ng Yen Yen, who heads the women's wing of the Malaysian Chinese Association, told the Bernama news agency her political party has received numerous complaints from Malaysia wives that their husbands have fallen prey to the charms of women from China.

逐語訳は省略するが、要するに、中国の女性をハウスマイドとして雇ったところ、主人が誘惑されて困る、というマレーシアの女性からの苦情が増えているらしい。この英文の中では、これらの中国の女性を「可愛い妖婦」と呼んでいる。

その他、天文学の「竜座」(Draco)、紋章用語の「竜紋」や「竜紋旗」、そして「悪魔」(the old Satan)、トビトカゲ、装甲トラクター、植物のテンナンショウ、国際ドラゴン級で使用される全長8.88mのヨットなどの意味がある。さらに、「気性の激しいひと」「(若い女性に) 厳格に付き添って監視する女」「息の臭いひと」という意味もある。余談であるが、dragonは俗語で penis を意味する。

「竜」を含む日英比喩表現 dragonと同じく「竜」を含む熟語や比喩表現も少な

いが、よく知られているものを紹介しよう。

◆竜頭蛇尾

元旦に立てた一年の計画が三日坊主で終わることが多い。竜頭蛇尾は、特に臨済宗で重んじられている『碧巖録』にある言葉で、始めは勢いがよいが最後まで続かないことで、英語で1語でいえば、bathos, anticlimax などである。bathosは(境遇などの)どん底、anticlimaxは「不面目な結末」という意味である。

竜頭蛇尾を英語に直訳すれば、A dragon's head and a serpent's tail であるが、これだけでは意味が十分に伝わらない。To start with vigor but to be slackenの方が通じやすい。slackenは「勢いなどが弱まる」ことである。

竜頭蛇尾に完全に相当する英語はない。あえて英訳すれば下記のようになる。

To start promisingly but end in bathos. (前途有望のスタート、最後はどん底)

To go up like a rocket and come down like a stick. (ロケットのように上がり、棒切れのように落下する)

A flash in the pan. (火打石銃の火皿の中の発火) ()内は原義で、一時的に成功するが最後は不振に陥ることのたとえである。

話が戻るが「1年の計は元旦にあり」は、英語では New Year's Day is the day for making plans for the coming year.という。ところが、年頭の計画が「竜頭蛇尾」に終わることが多いようだ。年頭の計画を竜頭蛇尾に終わらせてはいけない。これを、英語では Plans made on New Year's Day should not end up in an anticlimax.という。anticlimaxは「尻すぼみ」という意味である。

◆竜の鬚を蟻が狙う

このことわざに相当する英語のことわざはない。英語に直訳すれば、An ant aims at a dragon's beard.となるが、これでは通じない。このことわざとほぼ同じ意味のことわざが「螳螂(とらう)の斧(おの)」で、螳螂はカマキリ(mantis)のことである。非力ながらも強敵に反抗することであるが、とてもかなわないことのとたとえである。英語に直訳すれば、A mantis fights against for with an axe.となるが、英語では下記のように表現する。

To throw one's cap in the wind. (風に向かって帽子

を投げる)

It is like sweeping the sea with a broom. (ほうきで海を掃除するようなものだ)

It is like a fly trying to bite the tortoise. (ハエが亀を噛もうとするようなものだ)

Firm as a rock. (岩のように固い)

To kick against the prick. (とげを蹴る)

To throw sand against a strong wind. (強風に向かって砂を投げる)

To throw straws against the wind. (風に向かってわらを投げる)

You shall as easily remove Tottenham Wood. (そのようなことができるなら、トテナムの森さえ動かせるだろう)

◆画竜点睛(がりゅうてんせい)

物事の最も大切な部分、最後の仕上げ、という意味で、英語では the finishing touch [stroke] という。このことわざは「画竜点睛を欠く」のように用いられる場合が多いようであるが、日本語の「仏作って魂入れず」もよく似た意味である。これを英語に直訳すれば、To carve an image of Buddha and leave out the soul.となるがTo fail to give a finishing strokeの方がより英語らしい表現になる。

「画竜点睛」の意味に近い英語のことわざは All is well that ends well.

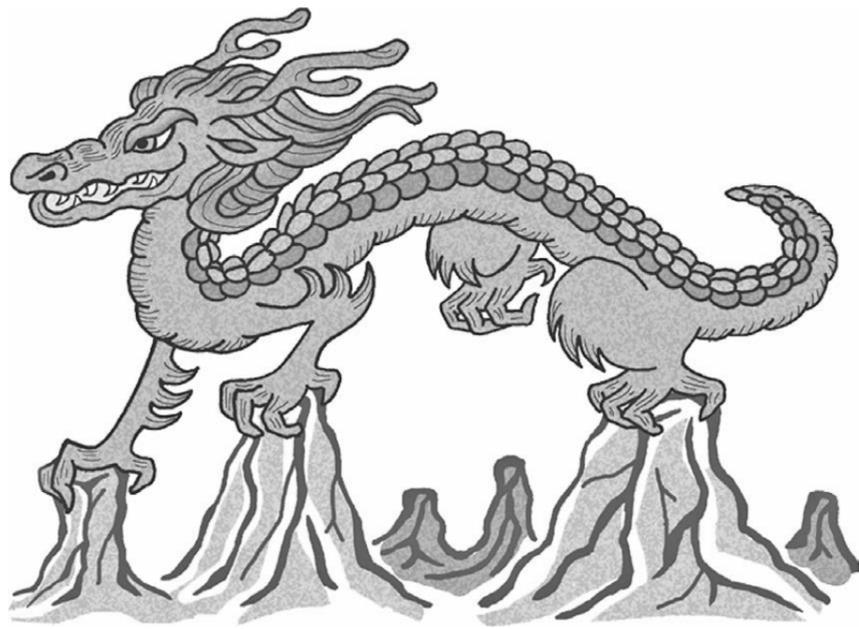
(終わりよければすべてよし) であるが、The end crowns all. (仕事は仕上がりが肝心である)ともいえる。このcrownは「～の有終の美を飾る」という意味の動詞である。シェイクスピアはこれと同名の black comedy (ユーモアのある喜劇)を1602年に発表した。その後、このことわざの知名度がさらにアップした。

◆竜は一寸にして昇天の気あり

すぐれた人物は、すでに子供のころからどこか常人とは違った非凡なところがある、という意味である。これに近い意味の英語のことわざは It easily pricks that will be a thorn. (とげ木になるものは早くから刺す) である。

◆竜虎相搏(りゅうこあいうつ)

竜虎はもちろん竜と虎のことで、負けず劣らずの2人の勇者を指し、竜虎相搏は「両雄がお互いに激しく戦うこと」である。和



英辞典には、a snake-and-tiger fight, diamond cuts diamond, a well-matched contest, a Titanic struggleなどが載っている。

Diamond cuts diamond. (ダイヤモンドがダイヤモンドを切る)

Iron cuts iron. (鉄が鉄を切る)

Iron sharpens iron. (鉄が鉄を磨く)

When Greek meets Greek, then comes the tug of a war. (ギリシャ人とギリシャ人が争えば壮絶な戦いとなる)

この言葉の由来は、古代ギリシャの諸都市が、ギリシャ人の血を引いているマケドニア(Macedonia)のフィリッポス(Philip II, 382-336 B.C.)と、その子アレクサンダー大王(Alexander the Great, 356-323 B.C.)に頑強に抵抗したことにある。

なお、類義のことわざ「両虎相闘えば勢俵(いきおいとも)に生きず」では、これに相当する英語のことわざとしては、上記の4つをそのまま適用できる。

プーチンは辰年生まれ

ここで、話題が急変するが、残念ながら、ロシア・ウクライナ戦争とイスラエル・パレスチナ戦争がまだ続いている。一日も早く終わってほしい。外国人と十二支は全く無関係であるが、実は、ロシアのウラジーミル・プーチン大統領は辰年生まれである。なんとかおとなしいdragonになってほしい。

ところで、昨年最下位であった中日ドラゴンズ(Chunichi Dragons)は日本ハムで暴力事件を起こして巨人に拾われた強打者、中田翔(34歳)を獲得した。中田自身、「辰」年生まれであるが、「中日竜」のために活躍するだろうか。

英語とは全く関係がないが、参考のため、辰年生まれの有名人を下記で紹介する(順不同)。原敬、松岡洋右、尾崎紅葉、芥川龍之介、横山大観、吉川英治、徳富蘆花、渥美清、佐藤春夫、鶴岡一人、桑原武夫、松坂慶子、藤村富美男、若乃花(初代)、古橋

広之進、王貞治、土井たか子、西城八十、麻生太郎、橋本聖子、増田明美、小池百合子、坂本勇人、手塚治虫、津川雅彦、デヴィ夫人、笠智衆、片岡千恵蔵、加藤一二三、出川哲朗など。

辰年生まれの人々の守り本尊

来年は巳(み)年であるが、普賢菩薩(ふげんぼさつ)は辰年生まれの人と巳年生まれの人の守り本尊である。英語では Samantabhadra という。この菩薩は理性を象徴しており、人生の師として最高の境地に達した理想像と云われている。その理知と慈悲によって永遠の幸福を与える、とされている。呪文は「オンサンマヤサトバン」である。

では、筆者から辰年生まれの皆様へ!

May Samantabhadra grant you eternal happiness through intellect and mercy! (普賢菩薩が理知と慈悲によって永遠の幸福を皆様に与えてくださるよう

KYOWA LINE JAPAN, SOUTH EAST ASIA, CHINA, KOREA, TAIWAN / MICRONESIA, SOUTH PACIFIC ISLANDS, PAPUA NEW GUINEA & AUSTRALIA SERVICES KYOWA SHIPPING CO., LTD. 東京: 03(5510)1992 大阪: 06(6533)5821 inquiry@kyowa-line.co.jp Kyowa URL http://www.kyowa-line.co.jp/

Shipping Guide

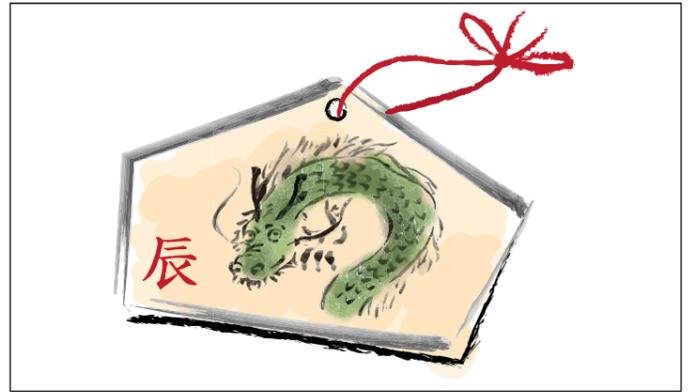
新春特集号

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール） ☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

(16) <臨時増刊号>

Monday, January 1, 2024

© Shipping Guide



謹賀新年

新年にあたり心から皆様のご多幸とご繁栄をお祈り申し上げます。

2024年 元旦

オーシャンコマース



日本から世界へ
世界から日本へ

信永海運株式会社
TEL: 03-5405-7600 (代表) FAX: 03-5405-7400
フリーダイヤル: 0120-549-489
横浜: 045-210-0766 名古屋: 052-209-9388
大阪: 06-6220-2800 福岡: 092-452-8025
仙台: 022-742-5022
Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.

LOGIX セイノーロジックス株式会社
SEINO LOGIX CO., LTD.

物流の「困った」を解決! お気軽にお問い合わせください!

ホームページ URL: <https://www.logix.co.jp/>