

貿易プラットフォーム利活用推進に向けた 物流事業者との意見交換会

～ 国土交通省 港湾局 参事官（港湾情報化）室 ～



1. 会社概要
2. 貿易手続のデジタル化に係る現状・取組
3. 貿易手続や貿易PFの利活用に向けた課題・要望
4. 過去検討会における荷主の意見に対する見解

1. 会社概要

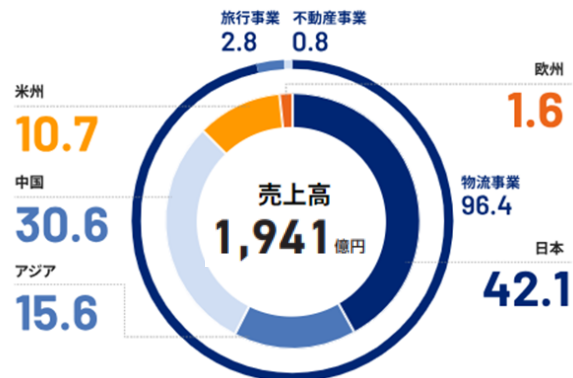
会社概要

商号： 株式会社日新
設立： 昭和13年（1938年）12月
資本金： 60億97百万円
従業員： 1,601名（単体）5,729名（連結）
※2023年月末現在
上場市場：東京証券取引所プライム市場
※証券コード：9066

会社概要

総合物流企業として国内外にわたり下記3事業を運営

- 物流事業（国際・国内輸送、港湾運送、倉庫、通関、船舶代理店、引越等）
- 旅行事業
- 不動産事業

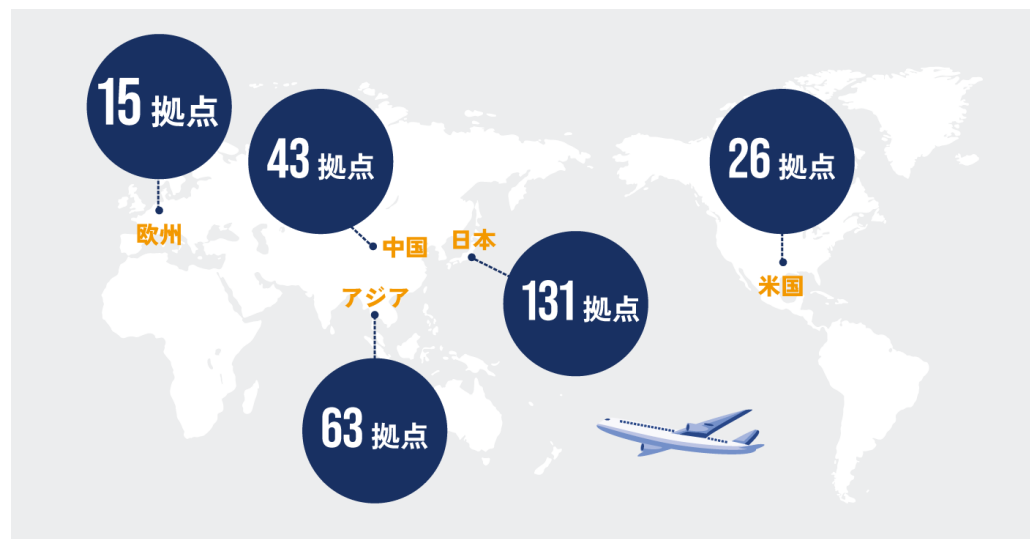


日新の強み

- 強固なグローバル・ネットワーク
- 専門性の高い物流人材
- 各産業での特殊輸送サービス
- ユニークなDXソリューション
- 環境負荷低減ソリューション



日新のネットワーク



2. 貿易手続のデジタル化に係る現状・取組

貿易手続のデジタル化の現状

現状

【営業部門】

荷主とのやりとりの多くはメールと電話、大手荷主においては専用システムとEDI連携、当社開発の情報連携プラットフォーム「Information Platform」やデジタルフォワーディングサービス「Forward ONE」をご利用頂く荷主も増えてきている。

【海上貨物部門】

E2OPEN-INTTRAのような船会社プラットフォームやProject44やFourkitesなどのグローバルトラッキングサービスとは契約しておらず旧態依然のスタイルで船会社と直接やりとり。以前に比べると、船会社HP上でオンライン手続きができるようになってきており利便性は少しずつ向上している。

【現業部門（通関/倉庫/港運）】

自社の業務システム（一部、NACCS連携）で対応している。申告書類の作成過程では、Excelのマクロを屈指して業務効率化を図っているが、荷主毎の商材データベースを事前に作っておくこと、また、同荷主でも部門が違えばINVOICEのフォーマットも異なるため、容易に取り込めず準備・調整作業の負担が発生している。倉庫/港運では、Cyber Port 登録済みも搬確・フリータイム・デマレージの確認と限定的な使い方に留まっている。

【システム部門】

2025年10月に控える第7次NACCSの更改に向け準備調整中。

【DX部門】

営業/現場DX、GX、生成AIの研究開発および営業展開サポート中。

貿易手続のデジタル化に係る取組

取組

【営業部門】

左記のプラットフォームやデジタルフォワーディングの他にアパレル関連の荷主専用で貿易管理システムをキントーンで構築したり、荷主からの要請を受け「TradeWaltz」や「sitateru（シタテル）」などの利用（正確には、必要最低限の対応）を開始している。

【海上貨物部門】

貿易手続きのデジタル化とは少し逸れるが、専用ホームページを開設し荷主に情報発信するなど接点を増やす取り組みを行っている。

【現業部門（通関/倉庫/港運）】

通関ではAIOCRの実証実験や通関・搬出入の進捗システムのリニューアルを、倉庫では作業時の写真を案件に紐づけて作業結果レポートを自動生成し発信できるシステム（自社開発）の導入ほか現場DXを行っている。

【システム部門】

左記のほか、社内業務システムの刷新を順次行っている。

【DX部門】

左記のほか、Forward ONEの追加開発や営業サポート、TradeWaltzの導入サポートなど行っている。

3. 貿易手続や貿易PFの利活用に向けた課題・要望

貿易手続のデジタル化に向けた課題・要望

対・荷主

・大手荷主によっては部門毎で書類・情報の授受方法が異なることが散見されるため、社内の運用ルールを統一して頂きたい。また、後工程の輸出入手続きの効率化のため、貿易情報PFとの連携は構造化データでも展開・共有をお願いしたい。

対・貿易PF提供事業者

・荷主が構造化データを入れたくなるような、例えば、ひとつとしてAI-OCR、BIツールや生成AIなど拡張機能を実装することを検討頂きたい。

対・政府

・デジタル化を進める上で標準化が第一歩と考えます。例えば、商工会議所で扱う原産地証明書などの地方毎で異なる申請方法・手順は統一して頂くよう働きかけ頂きたい。

・また、コンテナ搬入票、危険物明細書（赤紙）、危険物・有害物事前連絡表（白紙）については、いち早くオンライン手続きができるようにCyber Port の機能拡張を進めて頂きたい。

貿易PFの利活用に向けた課題・要望

対・荷主

・立替金のひとつである輸入税については、荷主のリアルタイム口座から直接引き落とされるように変わってきたが、港諸チャージについては、旧態依然のまま、FWDが立て替える文化が残っているため、貿易情報連携PF利用により口座から直接引き落としができるようになった暁には、同様の対応をお願いしたい。

対・貿易PF提供事業者

・荷主にとって比較的使いやすいPFになりがちなため、荷主だけでなくFWDにも嬉しい機能追加・改善を進め、使いたくなる使わざるを得ない状態へ昇華させて欲しい。

・荷主のアカウント登録を伸ばすうえでも、キャッチボール相手のFWDが漏れなく登録していて、直ぐスタートできる状態が整っていることが重要。一定数普及するまでは無償化または格安料金の設定をお願いしたい。

対・政府

・縦割りではなく各省庁が連携して情報展開・共有できるように努めて欲しい。

・Cyber Port は、多くの複数船社に登録頂き、船積情報を連携頂けるよう引き続き努めて頂きたい。

・今後より一層の利用拡大のためには、荷主/FWD双方に貿易PF利活用時のインセンティブを、従来のアナログ対応の場合は何かしら恩恵が受けられなくなってしまうなどのアメとムチの施策が肝要。

4. 過去検討会における荷主の意見に対する見解

(3) 物流事業者との連携

貿易 PF の機能向上に向けた具体的な要望として、物流面での機能向上を望む声は多く、主に以下の 2 点についての要望が寄せられた。

① 船会社の情報取得

船便の手配や輸送中の船便の状況確認などは、荷主企業やフォワーダーが複数の船会社と個々にコンタクトして対応する現状にある。そのため、貿易 PF 上で各船社の運賃やスケジュールを網羅的に比較できるよう可視化し複数船社のブッキングが可能な仕組みにしてほしい、貿易 PF 上でトラッキングできる船のカバー率を向上してほしい、船会社が発行する船荷証券 (B/L) や運送状を貿易 PF 通じて入手したい、といった、貿易 PF を通じた船会社とのデータ連携を望む声があった。

② 貨物のトラッキング精度・範囲の向上

貨物の位置情報が正確ではないことで、港への到着日にズレが生じ、荷揚げ後の国内陸送の手配や最終的な納期にも影響を及ぼすことから、貿易 PF に過去の輸送データを蓄積し、それに基づく運行遅延や貨物滞留の高精度予測をしてほしい、品番単位でのトラッキング機能を備えてほしい、国内外の内陸輸送のトラッキングまでカバーしてほしい、といった、物流事業者と連携してトラッキングの精度や範囲の向上を望む声もあった。

【出典】貿易プラットフォームの利活用推進に向けた検討会中間報告書 P18

当社見解

1. 運賃・スケジュール検索・ブッキング・トラッキング

船会社直BLだけでなく NVOCC 発行の HBL の取り扱いも含めて検討が必要であり、個社毎での対応には限界がある。また、Port to Port は情報源の船会社に依るところが大きく、Door までのトラッキングには IoT デバイスの活用など仕組みづくりが肝要。国交省様で進める Cyber Port または TradeWaltz にて、将来、取り纏めて頂けないか期待するところ。

(4) フォワーダー事業者の貿易 PF 参画

サプライチェーン強靱化のためには貿易データが一気通貫して管理・共有されることが重要であり、そのためには荷主とフォワーダーが共通の貿易 PF 又は相互に連携した貿易 PF を通じて貿易手続のデジタル化を図っていくことが望ましい。荷主企業からは、国からフォワーダー事業者に対しても貿易 PF 参画を促してほしいとの声寄せられた。貿易 PF の活用はフォワーダーにとっても人手不足の解消、業務負担軽減にもつながるといえる。

荷主企業からの別の意見としては、フォワーダーが荷主企業から受領した情報を自社システムに入れ直しているような業務形態をとっている場合には、貿易 PF 導入による業務負担の削減効果は荷主企業と比べてフォワーダーの方が大きいと思われるため、フォワーダーと荷主企業の双方でメリットとなるような形で導入を推進してほしいとの意見も寄せられた。一方で、フォワーダーにとっては、従来使用していた自社システムと貿易 PF との接続にかかるコストが新たに発生することに加えて、荷主企業がそれぞれ異なる貿易 PF を導入している場合は、荷主の導入している貿易 PF にあわせて複数の貿易 PF との接続を余儀なくされ、接続コストが二重、三重となる可能性がある。

荷主企業、フォワーダーは貿易 PF の導入に伴って享受できる効果と導入に際して生じるコストについての見解が異なることが推測されるため、両者の立場の違いを考慮しながら、貿易 PF の導入が両者に裨益するための施策を講じていくことが求められる。

【出典】貿易プラットフォームの利活用推進に向けた検討会中間報告書 P29

当社見解

1. 貿易PF導入による業務負担の削減効果はFWDの方が大きい？

- ・大前提として、どの荷主も揺らぎなく、契約・船積情報を構造化データとして貿易PFに連携頂くことが必要であり、メールの置き換えで貿易PFに必要最低限の情報とPDFを投入するだけでは業務負担の削減にはならない。
- ・上記資料の後述にある通り、荷主は1つの貿易PFを選択したとしてもFWD側は荷主の導入PFに合わせて複数のPFと接続する必要がある。荷主によっては専用システムとEDI接続が必要であったり現行のままメールを望まれる企業もいて、むしろ、全方向の対応が求められ負担が増える。
- また、物流業界も多重下請け構造のため、FWD to 委託先 (2次・3次請負業者) の間はアナログな手続きが残ってしまうため一筋縄ではいかない。

世界の人々に 感動を運び、 地球を笑顔で満たす

私たちは「サプライチェーン ロジスティクス プロバイダー」として、
「世界の人々に感動を運び、地球を笑顔で満たす」ことで、
持続可能な社会の実現を目指してまいります。

