



港湾ロジスティクスに 係る検討資料

2026.1.20



一般社団法人
国際フレイトフォワーダーズ協会



©JAPAN INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION INC.

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



— フレイトフォワーダーとして国、港湾管理者、港湾運営会社に期待する事項

フレイトフォワーダ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る。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

- ドレージ車両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

東京港の混雑解消に向けた取組

- コンテナふ頭周辺ではトラックが集中する夕方を中心に一部のターミナルのゲート前で交通混雑が発生
- ふ頭周辺道路の交通混雑の緩和やトラックの分散化に向け、ハード・ソフト両面から様々な取組を推進した結果、コンテナふ頭周辺の混雑は大幅に減少

混雑解消に向けた主な取組

- ① 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備 (Y1・Y2)
 - 平成29年11月 Y1供用開始
 - 令和2年3月 Y2供用開始
- ② 違法駐車(台切りシャーシー) 対策 平成27年3月から実施
 - 港湾法に基づき放置等禁止区域を指定(巡回警備、警告フラック取付等)
 - 受皿施設の設置(大井時間貸しシャーシーブール)
- ③ 車両待機場の整備
 - 青海地区及び大井地区に車両待機場を整備
- ④ コンテナ関連施設の整備
 - 大井コンテナ関連施設(ハンブル・シャーシーブール)の整備
- ⑤ 東京港ストックヤードの整備 平成29年3月開設
 - 輸入コンテナ(実入り)貨物の一時保管場所を大井ふ頭に開設(186区画)
- ⑥ 早朝ゲートオープンの実施 平成23年12月から継続実施
 - コンテナターミナルのゲートオープンを1時間前倒し(7時30分~)

ゲート前の渋滞長が、上記対策を講じる前と比較して、約71%減少
(待機車両の車列の平均 1.26 km (平成23年) → 0.36 km (令和5年))

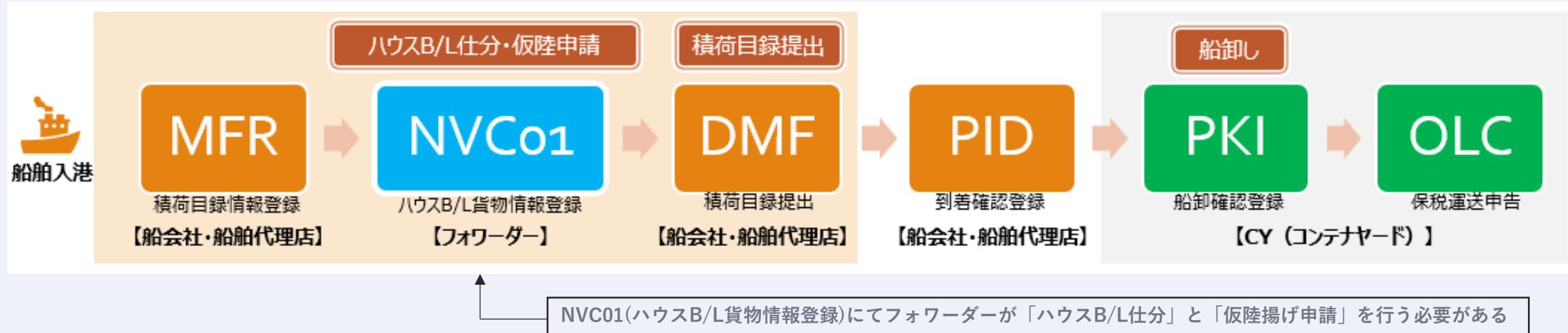
71%減少

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」による外貨輸送手続きの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

(参考) JIFFAの概要

一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会 (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ダーの業界団体。

(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549 賛助会員26社 ／ 合計575社 (2026年1月1日現在)

主な事業 会員企業に対する以下の事業を実施。

- ・教育・研修、調査研究、統計整備
- ・MTB/L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年度で毎年度概ね1億2000万トン程度。

全国港湾外貿コンテナ取扱量（TEUベース）の3割～4割程度を取扱い。