

JIFFA NEWS

一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会

第236号
2022年1月



今月の表紙



鎌倉・荏柄天神社
(撮影：世田谷区 谷川 修)

今月の裏表紙



秋谷・立石海岸
(撮影：逗子市 神谷 栄毅)

C O N T E N T S

年頭所感	年頭のご挨拶	会長 渡邊淳一郎	1
	年頭の辞	国土交通省 公共交通・物流政策審議官 寺田 吉道	2
Close Up	FIATA 2021年総会のレポート		5
	フォワーダー業界／2022年の展望		
	ウィズコロナと物流混乱にどう対応していくか		6
News Up to Date	JIFFA物流セミナー「ロサンゼルス港の現状と展望」		11
	アセアン言語 タイ語・インドネシア語 オンラインセミナー開催		18
	(会員限定) オンラインセミナー		
	「情報セキュリティ 独立行政法人情報処理推進機構 (IPA) 選出による10大脅威2021年度版の主要テーマの解説」の開催		19
	令和3年度「JIFFA活動報告会」資料掲載について		26
	JIFFA会員の取扱量で見た主要相手国の変遷		
	2000年代は東南アが存在感、ベトナムは急伸		30
	フォワーダーのためのQ&A ^①		33
随想	海外だより (123) “海外駐在生活レポート in デュッセルドルフ”		35
	英誤徒然草 (179)		38
	日中「漢字あれこれ」(117)		44
	Brush Up Your Logistics English (149)		45
	業界関連トピックス		46
	JIFFA Forum		
	協会活動報告		48
	会員各社の素顔		50
	会員の異動等のお知らせ		51
	国際フレイトフォワーダーを支えるランチ拝見②		52
	JIFFAホームページ掲載最新情報		54

本誌の表紙を飾る写真を募集しています。季節感のあるカラー写真で、横長サイズのプリント。次号は3月号です。撮影日、撮影場所、氏名、住所を添えて、2月18日までにJIFFA事務局まで郵送ください。採用分には薄謝を進呈いたします。

〈編集・発行人〉一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会 (JIFFA)
 広報委員会
 〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14 アクロス新川ビル・アネックス4F
 TEL (03) 3297-0351 FAX (03) 3297-0354
 URL : <https://www.jiffa.or.jp>
 1部330円 (消費税込み・送料別)

年頭所感

年頭のご挨拶

会長

渡邊 淳一郎



新年明けましておめでとうございます。

令和4年の年頭にあたり、国際フレイトフォワーダーズ協会会員の皆様方のご健康とご活躍、並びに会員各社と業界の発展を心から祈念申し上げます。

さて、昨年は新型コロナウイルス感染症との戦いに世界中が明け暮れた年になりました。ワクチンの普及によって感染者は減少したものの、未だ人々が海外を自由に動くには程遠い状況の中で、東京オリンピック・パラリンピックが無観客で開催されるなど、世界中の人が激変した世界を目の当たりにしました。また人流が抑制される代わりに物流が発達となった結果、我々フレイトフォワーダーにとってもかつて経験した事のない混乱の年となりました。貨物の増加に対応する為の人手不足、突然のロックダウンに伴う港の閉鎖、スエズ運河での座礁事故など年間を通じて様々な問題が噴出し、会員の皆様も大変なご苦労をされた事と存じます。感染に恐怖を抱く中でも、物流を止めないという使命のもと、必死に業務に励まれた皆様には心から感謝と敬意を表します。

そのような状況下で令和3年度上期に会員が取り扱った国際複合輸送

貨物数量は、輸出が対前同比31.1%増の2,393万トン、輸入が9.9%増の3,709万トン、輸出入合計で6,102万トンの17.4%増となりました。またTEUベースでも輸出は24.4%増の105万TEU、輸入も7.3%増の155万TEUとなり、コンテナ扱いの荷動きも大幅に増加しました。前年上期がコロナウイルス感染症の影響で数量が落ち込んだ事もあり、前同比では大幅増となりましたが、年間を通じてコンテナ不足に悩まされ、増えたとはいえ未だコロナ前の数量を回復するまでには至らず、日々のオペレーションも元には戻っておりません。船のスケジュールは不安定な状態が続いており、サプライチェーンへの影響も大きく、また物流費の高騰がインフレの原因になっているとの指摘もあり、物流の動向が大変注目されております。世界各国で過度なインフレや物不足に対する警戒感が高まる中、我々フォワーダーも景気回復を支える存在となる事が今後ますます求められてくると思います。

我々の業界を取り巻く環境は決して容易ではありませんが、JIFFAの昨年の状況につきましては、新たに10社に入会いただき、総会員数は534社となりました。これもコロナ禍で起こっている変化を柔軟に捉

え、各種セミナーのオンラインへの切り替え、オンラインを活用した語学研修やeラーニングの展開など、各委員会がJIFFAの活動を滞らせることなく取り組んでいる事を認めていただいている証であり、また複合輸送士資格認定講座など対面型の講習につきましても、感染症対策を十分に行い実施しており、当協会事業の柱である人材育成活動も継続している事を評価いただいているものと受け止めております。

今年も米国西岸での労使交渉など懸案が続く年になる事は間違いありませんが、JIFFAといたしましても、内外の状況に常に注意を払い情報収集を進めると共に、セミナーなどを通して最新の情報を発信する事に努め、会員各社が安定したサービスを提供できるよう支援していきたいと考えております。また関係官省、団体とも連携しながら、物流がコロナ後の経済を回復させる原動力になれるよう取り組んで参ります。

最後に、令和4年が良い年でありますよう期待し、会員の皆様には昨年と変わらぬご指導、ご鞭撻を賜りますようお願いして、私の年頭のご挨拶といたします。



年頭の辞

国土交通省 公共交通・物流政策審議官

寺田 吉道



1. 新年のご挨拶

あけましておめでとうございます。旧年中は、物流行政の推進にあたり、多大なご支援とご協力を賜り、心から感謝申し上げます。

一昨年より続く新型コロナウイルス感染症の流行下においても、わが国の経済活動を支えるために、感染のリスクが懸念されるなかにおいても社会的な使命と責任を果たしていただいている関係者の皆様に、心から敬意と感謝を申し上げます。

2. 物流を取り巻く現状

生産年齢人口の減少や担い手不足、災害の激甚化・頻発化など、昨今物流を取り巻く状況は厳しさを増しています。特に担い手不足に関しては、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制（年960時間）の適用を2024年4月に控え、かねてから大きな課題となっていたところです。そこに、一昨年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、巣ごもり需要によるEC（Electronic Commerce）需要の更なる高まり、非接触・非対面型の物流への転換の要請、物流のエッセンシャルサービスとしての再認識の広がりといったことが起こり、こうした社会の劇的

な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題が先鋭化・鮮明化しています。

加えて、昨今の地球規模での気候変動を受けて地球温暖化対策は喫緊の課題となっており、2050年カーボンニュートラル、2030年度の運輸部門における35%削減目標の実現に向け、物流業界においても取組を進めていく必要があります。

3. 総合物流施策大綱

（2021年度～2025年度）

こうした状況の中、昨年6月には2025年度までを計画期間とする「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」が閣議決定され、2021年度から5年間の物流行政の指針が示されました。新たな総合物流施策大綱においては、「①物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）」、「②労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）」、「③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くてしなやかな物流）」の3つの柱を掲げて施策を推進していくこととしております。

今回の第7次の大綱のポイントとしては3つあります。ひとつは、大

綱に位置付けた各施策の進捗状況を客観的に管理・検証すべく、大綱本体で数値目標（KPI）を設定したことです。

次に、物流にとって重要なプレーヤーである荷主業種を所管する経済産業省及び農林水産物・食品の分野を所管する農林水産省とこれまで以上に強力な連携を図っていることとしております。

最後に、産官学一体となった推進体制を構築することとしている点です。物流は民間事業者の活動によって成り立つものですから、物流分野において何か新しいことをやろう、あるいは、現状を改善しようとした場合には、どうしても民間企業の方々や、その先の一般消費者のご理解・ご協力が必要となります。そうした意味でも、行政側だけではなく、産業界や学識経験者にもご参画いただいて政策評価や施策の進捗管理・検証を行うこととしており、その実現を図ってまいります。

4. 国内物流活性化に向けた取組

①物流効率化・自動化の推進

令和4年度税制改正大綱においては、物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置について、関係の皆様を多大

なご支援とご協力により、適用要件等の見直しを行った上で2年間の延長が認められたところです。本税制措置の活用により、倉庫におけるデジタルトランスフォーメーション（DX化）を通じた、物流分野の働き方改革の実現を図るとともに、持続可能な物流の実現に取り組めます。

また、予算面では、物流効率化の取組と合わせて自動化に資する機器等を導入する取組の支援を継続して実施します。

②デジタル化の推進

物流のデジタル化の推進のため、物流・商流データ基盤の構築に引き続き取り組むとともに、サプライチェーン全体の効率化を推し進めるため、経済産業省と連携し、物流システムの標準化・共通化と合わせて自動化に資する機器等の導入を図る事業を継続して実施します。加えて、物流事業者におけるデジタル化に関するニーズ、導入事例、効果・課題等を調査・整理した上で、デジタル化の推進に向けた情報発信などを行います。

③物流標準化

物流標準化に関しては、昨年6月に個社や業界、官民の垣根を越えた議論の場である「官民物流標準化懇談会」を設置し、「パレット標準化推進分科会」でパレット標準化に関する業種横断的な検討を進めていきます。また、加工食品分野や菓子分野などの個別分野における標準化に向けた取組を進めていきます。さらに、標準化の現状調査や効果を検証し、これらの取組を通じて、引き続

き物流標準化実現に向けた取組を進めていきます。

④DXや標準化を支える高度物流人材の確保

DXや標準化の実現には、これを支える高度物流人材が不可欠です。引き続き関係省庁や物流団体等と連携しながらシンポジウムを開催するなど、求められる人材像の明確化や先進的な取組の発信を通じた人材の育成・確保に取り組んでいきます。

⑤カーボンニュートラルに向けた取組

物流総合効率化法の枠組みによる計画策定や運行経費支援により、モーダルシフト等の物流効率化を引き続き推進していくことに加え、倉庫においては、AIやIoT等の新技術を搭載したAGVや無人フォークリフト等の省人化機器等の導入と太陽光発電設備等の導入により、省人化と省エネ化を同時に実現する取組を支援してまいります。

⑥災害物流

ラストマイルの着実な輸送を含めた避難所への支援物資輸送の円滑化や物流事業者の多様な災害に対応可能なBCP策定の支援を図ることにより、災害時においても途切れることのないサプライチェーンの構築を推進します。

⑦地域に根ざした物流に向けた取組

政府全体におけるデジタル田園都市国家構想のもと、地方部におけるラストワンマイル配送の円滑化に取り組んでまいります。このため、ドローン物流の実用化を図るべく、機材・設備の導入等に対する支援を引き続き実施するとともに、令和4年

度のレベル4飛行の実現を見据えた実証事業等を実施します。また、物流総合効率化法の枠組みによる運行経費支援について、新たに過疎地域における貨客混載等を対象に加えます。

また、倉庫や物流不動産といった物流施設が災害時や環境面等において地域において一層の貢献がなされるよう、事業者の取組に対して後押ししてまいります。

⑧農林水産物の輸出拡大

農林水産物・食品の輸出拡大のため、鮮度保持コンテナの利用促進に向けて、当該コンテナの導入の障害の一因となっている帰り荷の確保に関するノウハウの蓄積・共有等を目的とする実証事業を実施し、高品質で効率的な輸出物流の構築を推進します。

5. 国際物流の強化に向けた取組

アジア諸国の経済成長等を背景に、我が国の製造業の海外展開が一層進展し、国内外を一体的に捉えたグローバルサプライチェーンの構築が進んでいます。このような成長市場の物流需要を取り込み、我が国の物流事業者のさらなる海外展開及びサプライチェーンのシームレス化を図ることは重要な課題と認識しています。その一方で、新型コロナウイルス感染症の流行によりグローバルサプライチェーンの脆弱性が顕在化したことを受けて、サプライチェーンの強靱化も課題となっています。

①日中韓物流大臣会合

中国・韓国については、昨年8月

に「第8回日中韓物流大臣会合」を我が国主催によりオンライン形式で開催し、昨今の新型コロナウイルス感染症の拡大や世界的な気候変動などの影響を踏まえ、三国間の強靱で円滑かつ環境にやさしい物流の推進に向けた連携強化を確認する共同声明を採択しました。今後も引き続き両国と連携し、課題解決及び協力推進に向けた取組を進めていきます。

②シベリア鉄道の利用促進

ロシアについては、ロシア運輸省及びロシア鉄道と協力し、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段の選択肢として、シベリア鉄道の利用促進に取り組んでいます。令和3年度は、リーファーコンテナでの日本-ロシア・欧州間の貨物輸送パイロット事業を実施しており、低温での輸送品質に問題ないことが確認できれば、生鮮品、食料品、医薬品など、日本から輸送される貨物の幅が広がると期待しております。今後も更なる利用拡大に向けて取組を進めていきます。

③ASEAN・コールドチェーン等に関する取組

ASEAN諸国については、ASEAN各国との政策対話やワークショップを通じ、制度改善に向けた働きかけや日本の物流システムのプロモーションを推進するとともに、日本式コールドチェーン物流サービス規格の普及に向けて、現地物流事業者等に対する普及啓発セミナーの開催等、ASEANにおけるコールドチェーン物流の品質向上に貢献する取組を進めていきます。また、日本提案で

ISO内に設置したコールドチェーン物流に関する技術委員会（TC315）において、日本式コールドチェーン物流サービス規格の国際標準化も進めていきます。

④国際海上コンテナ輸送の需給逼迫

国際海上コンテナ輸送については、巣ごもり需要の拡大等により2020年後半以降コンテナ荷動き量が急増、北米西岸等の港湾において貨物の混雑・滞船が生じ、世界的にコンテナ船の運航遅延が発生しています。国土交通省としては、昨年2月、荷主・物流事業者及び船社に対し、コンテナの早期引取・返却や輸送力の増強等、状況の改善に向けた協力を要請したほか、4月には船社・荷主団体等が一堂に会した情報共有会合を関係省庁と共同で開催し、関係者がそれぞれの取組を連携して実施することの重要性を確認しました。米国では港湾混雑の緩和に向けて、LA/LB港ターミナルの365日24時間稼働化や長期滞留コンテナに課徴金を課すなどの施策を講じており、改善の兆しも見られ始めていますが、引き続き関係省庁とも連携しながら状況を把握するとともに、国内関係者に対する情報提供等を行っていきます。

6. 結び

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）の策定から半年が経ち、まさにこの2022年が本格的に総合物流施策大綱の各施策を推進していく、最初の年となります。物流を取り巻く課題に立ち向かっていくため

にも、関係省庁や民間事業者の皆様と連携して、しっかりと取り組みを進めてまいります。



FIATA 2021年総会のレポート

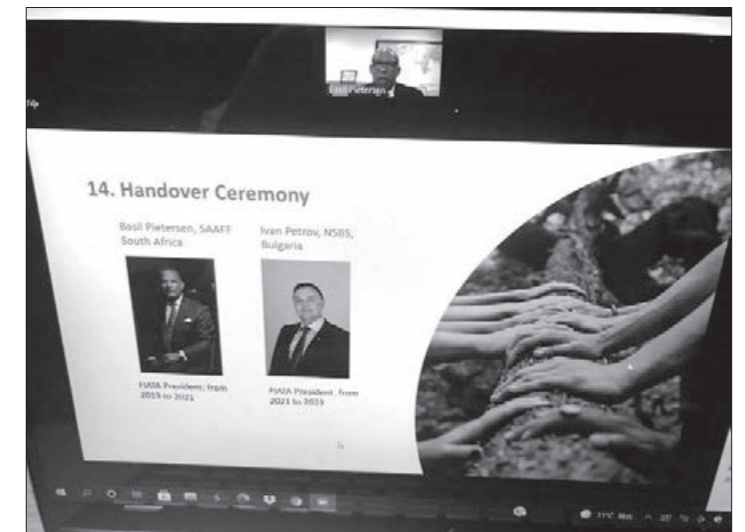
JIFFA 事務局

今年のFIATA総会は昨年に引き続き新型コロナウイルス感染拡大防止の為、オンライン形式で実施されました。昨年は韓国の釜山、今年はベルギーのブリュッセルにて開催を予定しておりましたが、対面での開催は来年以降に延期され、今年も世界各国の代表者約250名がZoomにアクセスし、2021年11月18日、欧州中央時間の12:45から15:15まで行われ、JIFFAから河地事務局長が参加しております。

総会の開催に先立ち、Basil Pietersen, FIATA Presidentから挨拶があり、電子B/L化への対応など、FIATAのデジタル化への取り組みとその重要性について話がありました。総会は会長の挨拶に続き、以下の議事に従って進行しました。

議事

1. 2020年に開催された総会の議事録承認
2. Association Member 2団体の入会承認
3. Association Member 1団体の資格停止
4. 2020年決算報告承認
5. 2022年以降の会費改定の検討承認
6. 2022年度収支予算の承認
7. FIATA役員選出、承認
8. FIATA各委員選出、承認



今回の総会はFIATA役員の改選期に当たった為、オンラインによる投票システムを使用しましたが、事前に数日かけてリハーサルを行い、万全を期して総会に臨んでいた事もあり、投票結果は即時に集計され、滞りなく会は進行しました。まず会長のBasil Pietersen氏は今回の総会で退任、新たにEuropean Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs services (CLECAT) の事務局長でBulgaria NSBS代表のIvan Petrov氏がFIATA会長に選出されました。また事務局長とTreasurerも今回で交代となり、TreasurerにEcuador ASEACI代表のGalo Molina氏、事務局長に英国BIFA代表のRobert Keen氏が就任しております。主要ポストの承認に引き続き副会長や各委員会委員長などの選出と承認も同時に行われました。

また今回の総会で新たにNigeriaの協会（CRFFN）とKosovoの協会（KLIFFA）の二か国の入会が承認されました。総会に先立ちアジア地域会議も9月7日に開催されており、その会議でアジア地域委員会の新任委員長候補を選出しておりましたが、今回の総会でアジア地域委員会の新たな体制も決まりました。9月17日に開催されたアジア地域会議ではFIATA会員同士がオンラインで運賃などの決裁を行なえるFreight Payシステムの説明の他、船会社の新たなサーチャージの導入や追加の動きが各国で起きている事実の共有、各委員会からの活動報告がありました。

今回のFIATA総会は9月13日から釜山で行われる予定です。



フォワーダー業界／2022年の展望 ウィズコロナと物流混乱にどう対応していくか

物流業界にとって、2020年が新型コロナウイルスによって翻弄された1年だったとすれば、2021年はそのコロナの予期せぬ余波に影響を受けた年だったかもしれない。コロナ禍による巣ごもり需要で荷動きが急拡大したことによる需給バランスの悪化に加え、労働力不足などによるサプライチェーンの目詰まりで物流が混乱。当初はその混乱もいずれは収束すると見られていたが、いまになればその混乱は「新常态」になりつつあるような予感すら感じさせる。現時点ではいまの混乱が収束に向かう好材料はなく、むしろ米国西岸港湾の労使交渉などさらなる悪化を感じさせている。物流事業者にとって需給逼迫の状況は業績には追い風である一方、創意工夫など自力を試される場面でもある。ただ、あまりにもサプライチェーンの混乱やそれに影響された市況の「山」が大きければ、そのあとにくる「谷」の深さも懸念される。2021年動向を振り返りながら、2022年のフォワーダー業界を取り巻く環境を考えていきたい。

みずほ銀行がまとめた「日本産業の中期見通し－向こう5年(2022-2026年)の需給動向と求められる事業戦略」によれば、「世界経済はコロナ禍からの回復途上にあり、2020年のマイナス成長の反動で高い成長率を予想。中期的には潜在成長率並みの成長に収れんしていく」と述べている。

世界経済を牽引する米国経済だが、コロナ対策として発動された景気対策によって巣ごもり需要が喚起されたことが、結果として空前の海上コンテナ荷動きにつながったのは物流関係者であれば誰もが知ることといえる。拡大的な財政政策が続くなか、議会の党派対立がさらに悪化する懸念はあるものの、米国経済は回復軌道を逸れることなく推移するなど力強さは依然として大きい。とはいえ米国では今年11月に中間選挙が予定されており、その結果次第では米バイデン政権がレームダックとなって全く新たな手を打てなくなる可能性も高い。またコロナ禍の景気回復はサービスから財へのシフトが強まり、それによって加熱したインフレ懸念をどう抑えるかという大きな課題がある。米国のCPI(消費者物価)は2021年4月から急上昇し、年末近くには6%台の伸び

を記録している。今年の利上げがいつになるか、それが結果として需要を抑えてモノの流れを減速させる結果になるのか注視する必要があるだろう。

そして米国と共に世界経済を牽引する中国だが、こちらは新型コロナウイルス感染拡大による落ち込みからいち早く回復。2021年のGDP成長率は7.9%と前年の2.3%からの反動増もあるとはいえ、2019年の6.0%を上回る高い成長を見込む。米中対立や生産年齢人口のピークアウトなどマイナス要因もあり、中期的には緩やかな成長率になるのではと予想している。様々な逆風はあったものの、昨年景気の失速は回避されており、その基調は2022年に入っても続くと見られている。懸念は2月の北京冬季五輪大会や秋の中国共産党大会など、大きなイベントが目白押しということ。中国では政治的な緊張が高まる時、そのしわ寄せが民間に及び、物流にも大きな影響が及ぶ可能性があるのは過去を振り返れば数多い。政治的な緊張が経済にどんな影響を及ぼすのか念頭におく必要がある。

■強い不確実性

明るい材料はあるものの、米国はインフレ、中国は政治など不確実性の高い要素が多いのが2022年の特徴といえるかもしれない。さらにいえば2021年末から世界各地で猛威を振った新型コロナウイルスの変異株であるオミクロン株によって、欧米諸国を中心に新規感染者数が激増しているのは気になるところだ。英国などと比べて日本ではまだまだ少ないが、これが激増した場合の反応を考えると怖いものがある。

英誌「The Economist」のクリスマス特大号の巻頭社説では、「コロナ下における『確実な予測不可能性』を受け入れよ」ということを説いている。これはあるエコノミストのブログから引用したものだが、いまの状況を端的に表している言葉といえるのではないだろうか。

コロナが始まった2020年は誰が見ても世の中、先行きに強い不透明感しかなかった。特に物流企業関係者にとっては2008年リーマンショック後の悪夢の再来を予感した人は多かった。ところが2020年夏以降、巣ごもり需要によって米国の消費需要が大きく喚起されて荷動



きが急増。その後、供給を大きく上回る需要が生じたことで世界の海上コンテナ荷動きは大きな混乱が生じることとなった。だが、そうした混乱は誰もが一時的な現象としてしか見ていなかった。2021年を通じて世界の海上コンテナ輸送の混乱は、1年以上も続くとは予想されていなかった。想定外の巣ごもり需要の盛り上がりによる空前の活況と、その混乱の長期化という2つの見込み違い。いまを取り巻く情勢が「確実な予測不可能性」といえる結果かもしれないが、それだけ舵取りの難しい情勢といえる。それでも予測をまったく無視しながら前進していくわけにはいかない。各種予想を念頭におきながら、現実の変化を念頭に予測を微調整していくことが求められるだろう。

■2021年は8%増

日本郵船調査グループがまとめた「世界のコンテナ輸送と就航状況」2021年版によれば、2021年の世界のコンテナ荷動き伸び率は8.1%増を予想している。2020年がコロナ禍による上期の低迷で、リーマンショック後の2009年以来となるマイナス成長(1.7%減)からの反動増という要素はあるものの、伸び率としては過去10年ではもっとも高い数字となる。

世界のコンテナ荷動きを牽引したのはアジアー北米航路、特にアジア発米国向けの北米東航荷動きが力強かった。北米東航は2020年前半こそコロナ禍の影響で大きく落ち込んだものの、7月を境にプラスに転化。その後は家具や電気製品など巣ごもり需要によって大幅増となった。

そうした荷動きはテレワークなどの需要が一巡することで収れんするものと予想されたが、2021年を通じて荷動きが衰えることはほとんど無かった。2021年以降の月間の北米東航コンテナ荷動き量は平均で180万TEU前後で推移。過去のピークシーズンに記録した数字がほぼ毎月積み上がる、異常に活発な荷動きだった。さらに言えば昨年秋から悪化した米国西岸ロサンゼルス・ロングビーチ両港に代表される港湾混雑という制約がなければ、この荷動きはさらに上積みされた可能性もある。

2020年の北米東航コンテナ荷動きは前年比4.3%増の1,839万9,000TEUだったが、みずほ銀行では2021年は16.1%増の2,136万4,000TEUと予想した。米国の調査会社、Descartes Datamyneが米国税関のACE・B/Lデータをもとにまとめた2021年通年のアジア主要10カ国・地域発米国向け往航コンテナ輸送実績では、前年比

19.5%増の2,051万2,331TEUと初めて2,000万TEUを超え過去最高を記録している。

では2022年はどうなるのか。みずほ銀行産業調査部によれば、2021年から反動増に加え、コロナ禍からの脱却に伴う米国の消費財からサービス消費への予想も加味し、2022年の北米東航コンテナ荷動きは3.4%減の2,064万6,000TEUと予想する。それでも今後5年間の荷動きとしては米国経済成長の成長に伴って緩やかな拡大を想定。荷動き量としては年率2%程度の増加を見込み、2025年の荷動き数字を2,364万4,000TEUとしている。

■米国西岸の労使交渉

2022年の北米東航コンテナ荷動きだが、これらの要因に加えてその動向に大きく作用しそうと言われているのが米国西岸港湾の労働協約更改交渉となる。LA・LB港など米国西岸港湾29港の港湾労働者組合であるILWU(国際港湾倉庫労働者組合)は、船社やターミナルなどで構成されるPMA(太平洋海事協会)と、労働条件や待遇などに関する労働協約を結んでいる。

前回の労働協約は2014年7月に期限切れを迎えたものの、労使間の交渉がまとまらず紛糾。その後、労使間の対立によって西岸港湾は大混乱となりサプライチェーンは麻痺状態に陥ったことは、まだ関係者の脳裏に焼き付くほど鮮明に記憶されている。現行の労働協約は2015年5月に合意。本来の期限切れの2014年7月にさかのぼり、5年間の新労働協約が締結された。その後、この労働協約は使用者側による3年間の延長を受け入れたことで、2022年7月末が期限切れとなっている。

いまま西岸港湾では大量のコンテナ船が沖待ちを余儀なくされるなど混乱は続いているため、11月に使用者側は現行協約の1年延長を提案するが、組合側がすぐさま拒否。更改交渉に行かざるをえない状況だ。

空前のコンテナ荷動きに加えて西岸港湾混雑。これに加えて労使対立による混乱が加われば北米航路のみならずその影響は他の航路にも影響することが避けられない。そうした状況を考え、組合側がどれだけ高い要求を使用者団体に突きつけてくるのか。いまからの難交渉が予想される。

過去の事例を参考に考えれば、1-2月から予備交渉が開始。4-5月からの本交渉というのが一般的なところだろうか。2000年以降では2002年と2008年、2014年と期限切れまで合意できず、暫定延長しながら交渉した経緯があり、今回も延長する可能性が高そうだ。ただ、その



暫定延長の期間がどれだけ長引くかによっては厳しい局面になることも予想される。特に労使問題はその国・地域固有の問題なため、なかなか外部からはうかがいしれない部分がある。

■混乱はいつ収まる？

コロナ禍によって様々な想定外が続いているが、一番の大きな部分では、サプライチェーンの混乱がいまだに終わりが見えないというところだろう。コロナ禍による世界的な物流混乱だが、コンテナ船社などではこれを3つのフェーズに分けて整理してきた。フェーズ1は「デマンドショック（需要危機）」。コロナ禍によるロックダウンなどによって世界の海上荷動きの需要が一時的に減少。その減少幅はリーマンショック後より大きくまさに未曾有の危機だった。フェーズ2は「サプライショック（供給危機）」。初期の状況が一巡し、さまざまな貨物需要が発生する一方、コロナ禍でいろんな制約も出てきたことで供給が需要に追いつけない状況に追い込まれた。感染者の拡大による労働力不足などで港湾や内陸部の機能が大きく低下、貨物需要が増える一方、供給力の減少が混乱を拡大させた。物流事業者などの肌感覚では、貨物の伸びなどで需要が15%以上伸びる一方、混乱による供給力の制約で15%増の効果が生じ、結果として3割近い需給ギャップが生じてしまったという分析もある。そしてこれらの混乱が収束するフェーズ3の「ノーマライゼーション（正常化）」によってようやく平時に復帰するというのがシナリオだった。

コンテナ船社にとってフェーズ1のデマンドショックはリーマンショック後の経験を生かしてうまく対応し、運賃下落を防ぐことができたものの、フェーズ2のサプライショックについては想定を上回る回復の早さと需要の大きさによってサプライチェーンが混乱。さらに半年から1年ほどでフェーズ2が収束してフェーズ3に移行するという見方が大きくはずれ、現状ではフェーズ2が新常态になりつつあるような印象すらうける。

サプライチェーン混乱の代表である各地の港湾混雑だが、それが収束する気配はなかなか見えてこない。その一番のシンボリックな存在である米国西岸LA・LB港の状況だが、滞船状況に大きな改善は見られない。ロサンゼルス市港湾局によれば、LA・LB港への入港待ちコンテナ船は、サンベドロ湾40マイル以遠も含めて2021年12月31日時点で101隻。同年10月の70隻前後と比べて状況は悪化している。ただし、両港の長期滞留コンテナに

ついては課徴金制度導入というアナウンス効果もあり、大きく減少傾向にある。それでもコンテナ船の滞船が一向に減らないのは、やはり港湾や内陸の処理能力を上回る貨物需要という構造的な問題があるといえるだろう。

■運賃高騰は続く

これまで低位安定していた海上コンテナ運賃がコロナ禍の巣ごもり需要で2020年夏頃から上昇してきたが、その傾向は2021年になっても一向に収まる気配を見えていない。代表的な運賃指標として使われている中国の上海航運交易所（SSE）の運賃インデックス（SCFI）によれば、2020年12月31日付のインデックスは2783ポイント。2020年1月3日付の1,031ポイントから3倍弱まで上昇した。2021年12月31日付では5,046ポイントとなった。そして上海発のスポット運賃は北米西岸向けが40フィートコンテナ当たり7,681ドル、北米東岸向けが1万1,579ドル。1年前の2020年12月31日では西岸向けが4,018ドル、東岸向けが4,792ドルだったことを考えれば破格の値段となっている。これはあくまでもインデックスであり、実勢価格ではすでに西岸向けは1万ドルを超えていると言われている。

コンテナ運賃の上昇は2020年、北米向けから始まったが、2021年末には東西航路や南北航路、アジア域内など全航路に広がっている。これだけ右肩上がり運賃が上昇するのは、根強い需要と供給制約の2つが相まって生じたことだが、歴史的にもこれだけ需給バランスが悪化して、なおかつ長期化するのはいかなったことだ。コロナ禍の反動で企業の出荷意欲が旺盛な反面、コロナ禍による人手不足が招いた供給制約が重なって需給バランスの悪化をさらに増長、考えられない運賃市況の後押しと長期化をもたらしている。

■船社のロジ進出

コロナ禍をきっかけに始まったサプライチェーンの混乱は、物流事業者にとっては思わぬ市況の追い風となり、内外のプレーヤーは軒並み最高益を更新するなど好業績に沸いている。それは物流企業にとどまらず、これまで浮き沈みの激しかったコンテナ船社にも波及した。特にコンテナ運賃が歴史的な高値で推移するなか、コンテナ船社の利益はまさに天文学的な水準まで上昇。大手格付け会社ムーディーズによれば、コンテナ船社の2021年EBITDAの合計は452億ドルに達すると試算する。それによって手にしたキャッシュを積極的にM&Aなどに投



じ、事業強化に取り組んでいる。

コンテナ船社最大手マースクは2021年12月、香港のLFロジスティクスを36億ドルで買収すると発表した。マースクでは、LFロジスティクスの親会社である香港大手商社とシンガポール政府系ファンドから株式を取得する。LFロジスティクスは倉庫保管やトラック輸送など陸上物流をアジアで手がけているほか、電子商取引やオムニチャンネルフルフィルメントなどの機能に特色を備える。マースクが目指す「コンテナ物流のグローバルインテグレーター」に向けた必要な買収だと同社では説明する。

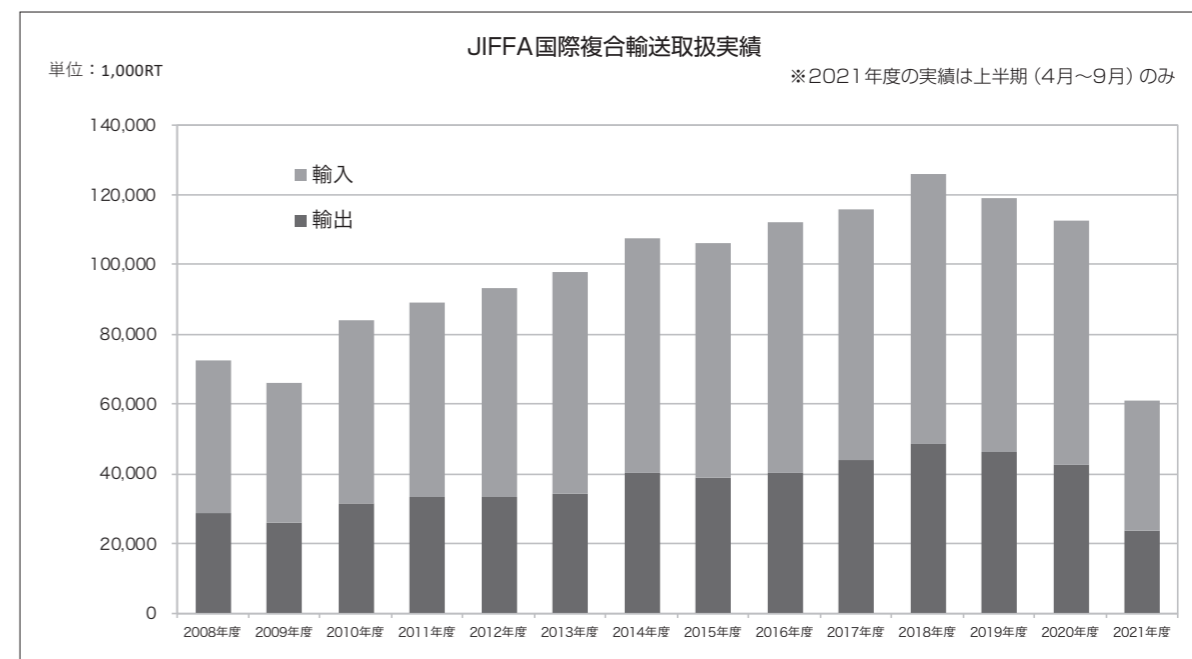
マースクの買収はLFにとどまらない。独フォワーダーのセネターインターナショナルのほか、物流スタートアップ企業ではポルトガルのHUUB、米系スタートアップのヴィジブル・サプライチェーン・マネジメント、そしてB2Cヨーロッパを2021年に買収した。さらにはB777やB767-300型などの貨物機を購入・リースするなど航空貨物輸送分野への布石も着実にこなっている。

物流事業への進出はマースクだけではない。コンテナ船社世界3位のCMA-CGMは2021年に入って航空貨物部門を設立。貨物機をこれまでに10機も購入している。また米IT機器販売大手の物流部門を買収し、中小企業向けECサービス強化をはかる模様だ。傘下には大手物流企業シーバロジスティクスもあり、物流事業強化には余念がない。

これまであまり物流事業では目立った動きのなかったMSCにも大きな変化がある。仏ボロレグループは2021年12月、MSCからアフリカのロジスティクス事業ボロレ・アフリカ・ロジスティクスの買収提案を受けたことを明らかにした。買収提案額は57億ユーロ。ボロレ・アフリカ・ロジスティクスはアフリカ市場に特化した事業を運営しており、アフリカ47カ国での輸出入業務などを手がけている。マースクやCMA-CGMと異なり、これまでMSCはM&Aに頼ることなく既存事業を着実に伸ばすスタイルの経営方針を展開、物流事業についてもマースクのような派手な動きは見せてこなかった。ただし、欧州域内では内陸部分のネットワークで高い評価を得るなど、地道ながら着実な事業展開を進めてきた。

コンテナ船社上位3社による物流事業への展開だが、詳細をみれば必ずしも一緒というわけではない。CMA-CGMは物流事業への進出を進める一方、米国西岸ロサンゼルス市のコンテナターミナル買収に巨額の費用を投じるなど本業強化も余念がない。もともとLAのターミナルはAPL買収資金返済のためにファンドに売却した経緯があるいわくつきのもの。資金繰りが苦しいときに売ったものを、業績がよくなったことで買い戻したというのが正しい表現なのかもしれない。MSCにしても物流事業へのM&Aは緒についたばかりだが、マースクは徹底している。

マースクが物流事業に舵を切ったのは2016年にグループを運輸・物流とエネルギーにわたる再編計画を発表





してからだ。その後、エネルギー部門は仏トタルに売却するなどグループから完全に分離した。そして運輸・物流についてはグループ物流企業ダムコをマースク本体に吸収して組織体制を再編、社内体制を固めた段階で、足りない事業についてはM&Aを行うことで補っていった。その足りない事業に積極的に手を伸ばしたのが2021年だったといえるだろう。

利用運送事業者であるフォワーダーにとって海上コンテナ運賃がこれだけ高騰し、なおかつサプライチェーンの目詰まりがひどいと、打ち手がかなり限られてくる。こうした状況下、アセットを持つ船社の一部が積極的に物流への攻勢を強めるなか、物流事業者にとっては今まで以上の創意工夫が求められることになりそうだ。

■世界経済見通し総括表

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
世界実質GDP成長率	2.8	▲ 3.1	5.4	4.1	3.2
日米ユーロ圏	1.7	▲ 5.0	5.0	4.1	2.3
米国	2.3	▲ 3.4	5.6	4.1	2.4
ユーロ圏	1.6	▲ 6.4	5.0	4.3	2.6
英国	1.7	▲ 9.7	6.7	4.4	1.2
日本	▲ 0.2	▲ 4.5	1.6	4.3	1.8
アジア	5.1	▲ 1.0	7.0	5.4	4.8
中国	6.0	2.3	7.9	5.2	5.1
NIEs	1.9	▲ 0.9	5.0	3.2	2.4
ASEAN5	4.9	▲ 3.5	3.4	5.5	4.5
インド	4.8	▲ 7.0	8.5	7.1	5.2
オーストラリア	1.9	▲ 2.5	4.1	3.0	2.6
ブラジル	1.2	▲ 3.9	4.6	1.1	2.2
メキシコ	▲ 0.2	▲ 8.2	5.4	2.4	2.3
ロシア	2.0	▲ 3.0	4.0	2.4	2.4
日本(年度)	▲ 0.7	▲ 4.5	3.0	2.7	1.3

出典) みずほリサーチ&テクノロジーズ「2021・2022年度 内外経済見通し」より
注) 2021年以降の数値は予測値。



JIFFA物流セミナー「ロサンゼルス港の現状と展望」

フォワーディング委員会

当協会のフォワーディング委員会では毎年、会員各社が興味を持っているテーマに関する物流セミナーを開催しております。本年度はコロナ禍の影響に端を発したコンテナ航路の世界的な混乱の中、特に北米航路の混雑に焦点を当て、ロサンゼルス港混雑の状況や混雑解消の為に施策実施状況等について現地ロサンゼルス市港湾局からのライブ配信によって解説頂くこととしました。セミナーの内容を以下のとおり抜粋しましたのでご参照ください。

1. テーマ：「ロサンゼルス港の現状と展望」
2. 講師：ロサンゼルス市港湾局アシスタントダイレクター 森本 政司 氏
3. 日時：令和3年10月28日(木) 10:00~11:30
4. 開催方法：ウェビナー (Zoom) によるライブ配信
5. 参加者：283名



森本講師



織田フォワーディング委員長

(ライブ配信のスナップショット)





Port of Los Angeles Update

Japan International Freight Forwarders Association, Inc.

Masa Morimoto, Marketing | Oct. 28, 2021



San Pedro Bay Port Complex

Harbor Department founded in 1907
 Non-Taxpayer Supported By the Numbers:
 4,300 acres land
 3,200 acres water

講義ではまず、ロサンゼルス港とロングビーチ港という2大港を擁するサンペドロ湾の規模等概要について説明され、年間約4%の成長率を見越した計画的な設備投資によって成長してきたこと、同港のコンテナ取扱量は2018年から2020年前半にかけては米中貿易摩擦やコロナ禍により一時漸減傾向だったものの、以降米国の消費拡大により一気に増大したことや、益々大型化している本船積載貨物の殆どが米国発着貨物であり荷捌きの為に必要な港湾のスペースが逼迫していることを挙げられ、港史114年でも未曾有の繁忙状態が続いていると述べられました。

San Pedro Bay Cargo Forecast

CAGR 2015-2040	High Growth			Expected Growth			Low Growth		
	Upside	Base	Downside	Upside	Base	Downside	Upside	Base	Downside
5.2%	5.1%	4.9%	4.1%	4.0%	3.8%	3.1%	2.9%	2.8%	

Cargo demand will double or triple by 2040

41.1 Expected Growth

TEU Volume – Port Ranking

Global Ranking (2020)			North American Ranking (2020)				
1. Shanghai, China	43.5	6. Qingdao, China	22.01	1. Los Angeles	9.2	6. Vancouver	3.4
2. Singapore	36.87	7. Busan, South Korea	21.82	2. Long Beach	8.1	7. Northwest Seaport	3.3
3. Ningbo, China	28.72	8. Tianjin, China	18.35	3. NY/NJ	7.5	8. Houston	2.9
4. Shenzhen, China	26.55	9. Hong Kong	17.97	4. Panama (AMP)	6.9	9. Virginia	2.8
5. Guangzhou, China	23.51	10. LA & LB	17.3	5. Georgia	4.6	10. Oakland	2.4

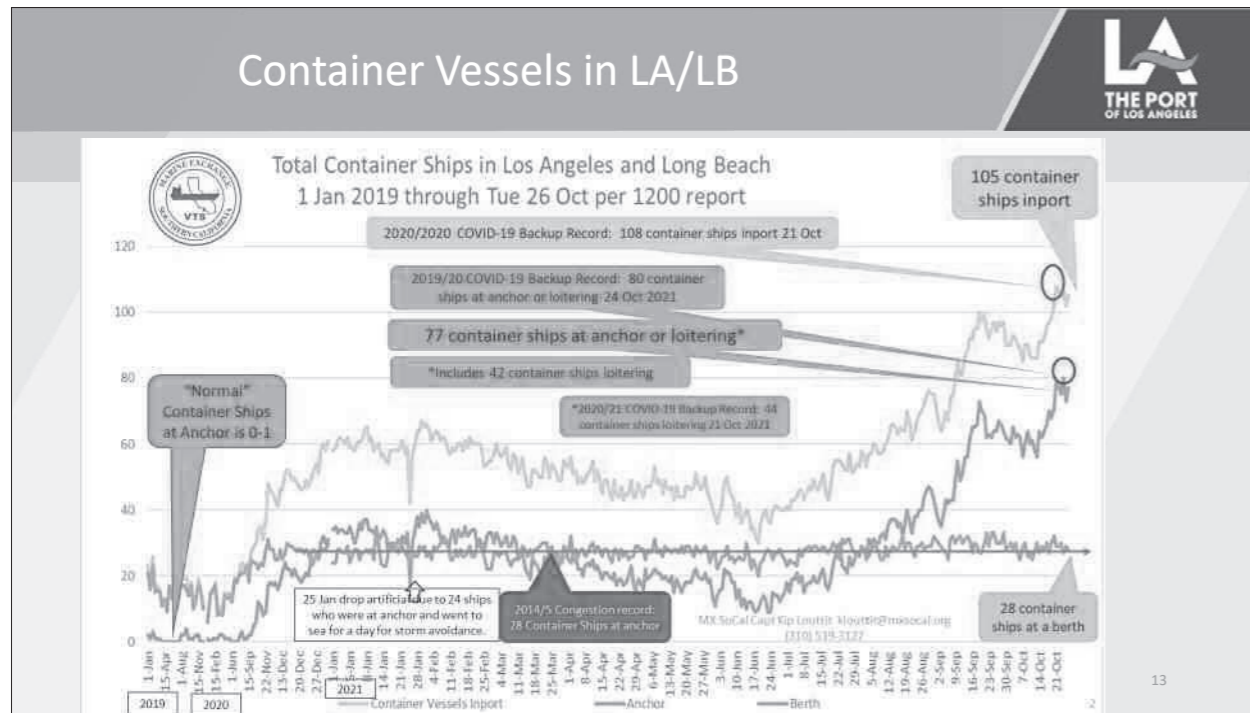
PORT OF LOS ANGELES - TEU COUNT

Year	TEU Count
1981	476,249
1985	1,103,722
1990	2,116,410
1995	2,555,206
2000	4,879,429
2005	7,484,624
2010	7,831,902
2015	8,160,458
2018	9,458,749
2019	9,337,632
2020	9,213,395

Vessels are Getting Larger

34,359 TEU Moves (June 2020)

57% Increase in 13,000-TEU and larger vessels (2017-2020)



Port of Los Angeles - Container Volume

In TEUs	2020	2021	% Change
Jan 2020 – Sep. 2020 vs Jan 2021 – Sep. 2021	6,463,735	8,176,917	+26.5%

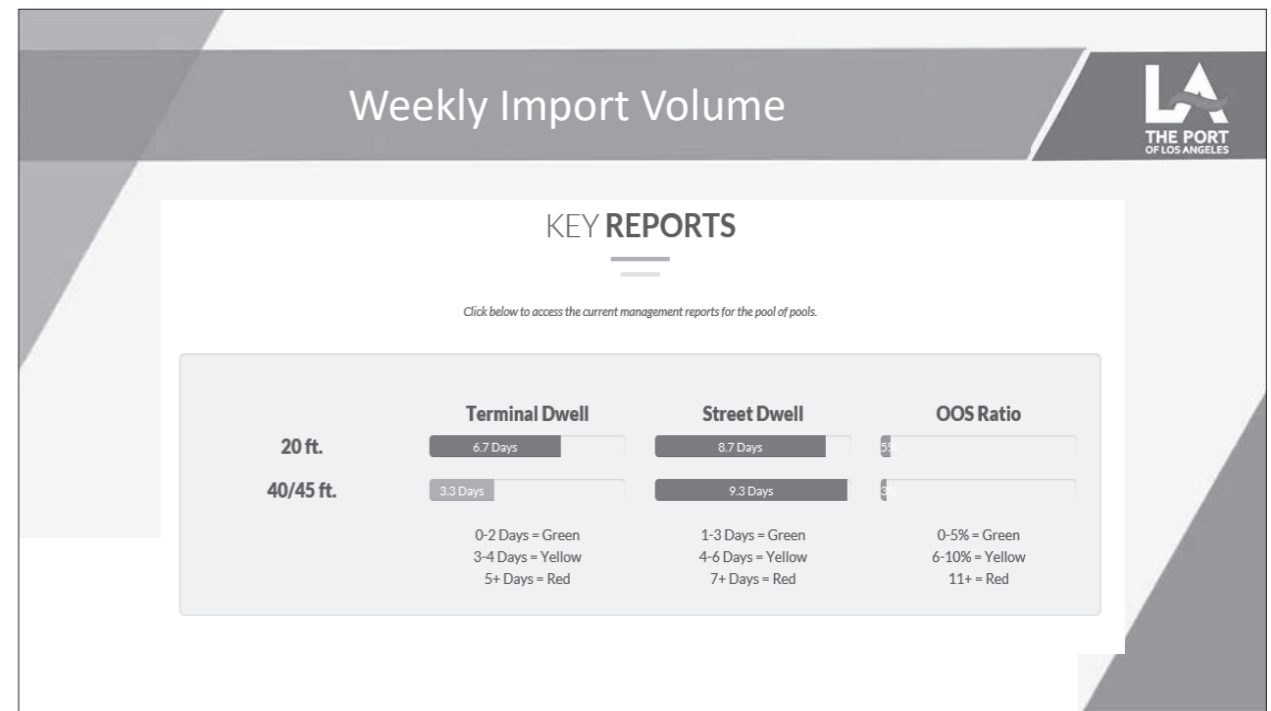
In TEUs	2020	2021	% Change
Sep. 2020 vs Sep. 2021	883,624	903,864	+2.29%

- Busiest 9 months in Port's 114-year history
- Averaging 900,000 TEUs over 10 months

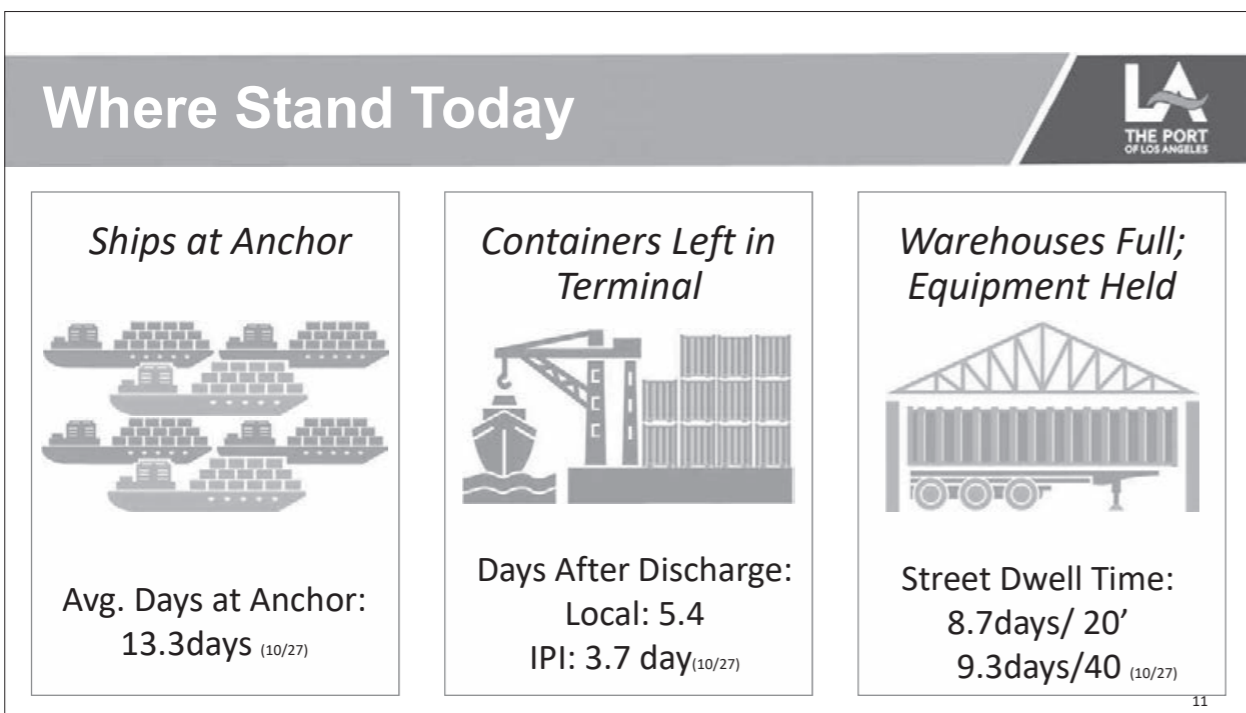
また、米国陸揚げ後にCYから搬出される輸入コンテナの多くは ①オンシャーシ方式によってトラック業者が引き取るコンテナと ②鉄道輸送によって内陸の施設に転送されるコンテナに大別され、現在は①の（所謂LOCALと区分される）コンテナやシャーシがCYのみならず国内でも滞貨していることがコンテナの引き取りや返却の遅延を招き、港湾混雑の大きな要因となっていることを具体的なデータをもとに解説されました。また、米国のトラックドライバーは個人経営のドライバー（Independent Driver）が多い為、企業による効率的なコントロールが難しい実態についても説明されました。

Chassis Provider/Ocean Liner company Matrix

DCLI	TRAC	FLEXI-VAN
DCLPChassis@DCLI.com	TPSP@TracIntermodal.com	FLBP_General@Flexi-Van.com
www.DCLI.com	www.TracIntermodal.com	www.Flexi-Van.com
Ocean Liner companies	Ocean Liner companies	Ocean Liner companies
CSAV	APL	Polynesian
Hapag-Lloyd	Evergreen	PIL
Hyundai Merchant Marine (HMM)	Yang Ming	Ocean Network Express (ONE)
Maersk	ZIM	Mariana Express
Pasha Hawaii	Yang Ming	
Mediterranean Shipping Company (MSC)	CMA-CGM	
Hamburg Sud	Wan Hai	
COSCO	SM Lines	



更に、かかる国内の滞貨を解消する為には港湾のみならず大口の荷主(BCO)や物流倉庫の協力も不可欠であったことが、24/7(24時間週7日稼働)の実施に向けたホワイトハウスの号令の背景にあったこと、また更なる施策として11月から港湾に長期滞留するコンテナ貨物に対して課徴金を科す(Container Excess Dwell Fee)こととした最新情報について解説され、滞貨解消の為にやむをえない施策であることを強調されました。



講義終盤では来年6月末に期限を迎える北米西岸労使協定更改について触れられ、1年延期してくれれば有り難いとの希望を述べられつつも、12月から前哨戦が始まるが、以降労使間での争点絞り込みから交渉・妥結までの予測は困難とされました。

多くの質問が寄せられたことは当テーマに対する会員の皆さんの関心の高さを窺わせませんが、たくさん寄せられた質問の中から抜粋して以下に掲載します。

講義時間中の質疑

質疑1：従来のデマレッジチャージと新規課徴金 (Container Excess Dwell Fee) の違いについて

回答：デマレッジは船社と荷主間の契約条件によってとりきめる料金。一方Dwell Feeについては港湾局が混雑解消の為に施策として新規に設定した港湾タリフで、デマレッジとは性質が違う。非難する声もあるが、やむをえない措置である趣旨をご理解頂き港湾円滑化にご協力頂きたい。

質疑2：週7日24時間稼働に労組、荷主、倉庫が協力したとしても個人ドライバーが協力しない限り陸運がボトルネックとなる為、効果は期待できないのでは？

回答：まずドライバーが足りないのは大きく懸念される材料ではあるが、倉庫の作業員や個人ドライバーも、収入が多い仕事に集まることも事実。まずBCOや物流会社の倉庫が夜も稼働し、労働者や機材が集まってくることが重要で、各界の協力が必要である。

質疑3：鉄道輸送への接続については楽観して良いのか？

回答：一時はシカゴでの滞貨等により輸送引き受けを中断していた時期もあったが、現在は鉄道会社も機材を不足なく供給できており、接続の為に滞貨日数も改善している。なお、内陸のデポでもロサンゼルス港と同様、荷主に対する追い出し対策が始まっていることも好材料である。

講義時間内での質疑が間に合わず後日回答した質問

質問1：Independent Driver (個人経営のドライバー) とEmployee Driver (企業に雇用されているドライバー) の比率は？

回答：現在はドライバー人口の8割程度がIndependent Driverであるが、今後ゼロエミッションに向けて車両を買い替える必要があり、個人経営では負担が大きいため企業雇用のEmployee Driverの比率が上がってくることが予想される。

質問2：港湾に配備されたシャーシが足りないのであれば、トラックが自前で用意したシャーシによってコンテナを引き取ることはできないのか？

回答：シャーシの貸与は船社が荷主にアピールする為の付帯サービス。これが米国の標準となった歴史的な経緯は兎も角、トラックが自前のシャーシでコンテナを引き取ることは何ら問題はない。現在もトラック会社が自前でシャーシを管理運用しているケースはあり、重量物用等の特殊シャーシを持っている会社もある。

質問3：長期滞留コンテナについて、輸送途上にある等荷主の責によらず発生したContainer Excess Dwell Feeは誰に対して課徴するのか？

回答：一旦船社に対して課徴するが、最終的な負担は滞貨の原因に応じて船社と荷主の話し合いによって解決してもらうことになる。

アセアン言語 タイ語・インドネシア語 オンラインセミナー開催

語学研修委員会

語学研修委員会は、昨年に続き、2021年12月7日第6回タイ語、2021年12月10日第5回インドネシア語のオンラインセミナーを開催いたしました。

タイ語は14名が参加、中島マリン先生によるタイ人の意識、日常行動、歴史観などタイ語をふれる前に、基礎的な内容を丁寧に説明され、それを踏まえて挨拶や自己紹介などのタイ語レッスンに進みました。微笑みの国タイの特徴は、仏教をはじめ多民族国家の流れで、現在まで続くタイ国王への敬愛のしるしとして、挨拶の重要性を幼少期から接して教育されています。感謝の気持ちを表す、仕草なども一緒に習い、2時間はあっという間に過ぎて、各自が内容の濃い時間を共有しました。

インドネシア語は5名が参加、ホラスユミコ先生の名前の発音をまずは、ユニークな入り方で覚えました。その後、各自の名前、出身地、好きなものなど初対面での最低限の挨拶を学びました。インドネシア語のルーツはおそらく世界で一番新しい言語で、非常にシンプルな構造です。東西5,000km（ほぼアメリカ大陸と同じ）の長さで、多民族国家の様々な言語があり、各言語（日本でいうと方言以上のインパクトがあり、まったく予測不可能）の音声を比較してレッスンしました。なぜ、インドネシア語ができたのか納得するところです。また、現地の最新の様子をビデオカメラで撮影され、臨場感あふれるセミナーで各自も習ったばかりの生のインドネシア語を聞き、貴重な体験でこれもあっという間に時間が過ぎていきました。

今後も語学研修委員会では、他のアセアン言語などのセミナーを検討しておりますので、是非ご参加のほどよろしくお願い申し上げます。



タイ語のレッスン模様（中島マリン先生WEB & オンライン画面）



インドネシア語レッスン模様（ホラスユミコ先生 & オンライン画面）

（会員限定）オンラインセミナー 「情報セキュリティ 独立行政法人情報処理推進機構（IPA）選出 による10大脅威2021年度版の主要テーマの解説」の開催 35名が参加

情報委員会

2021年12月17日（金）、首記オンラインセミナーをZoom Webinarにて開催しました。2015年に同じIPA様よりセミナーを実施し、その時の情報セキュリティでは、内部不正、情報漏洩、標的型攻撃などのテーマでした。6年が経過し、最新の情報セキュリティの実態を詳しく説明したセミナーとなりました。今回の講師の大友更紗様の丁寧な説明と、重要な部分での繰り返しの説明で、すんなりと理解ができ、前半45分&後半45分にQ&Aを加えスムーズにセミナーは終了いたしました。

アンケート集計では、92%が非常に分かりやすく、97%が有意義であったと回答、幅広い年代（20代～60代以上）、経営者、システム管理者、一般管理者、一般従業員などが視聴しました。年末の繁忙期でもあり、“視聴はしたいが、時間的に厳しい”との意見もあり、IPA様の録画再配信の承諾を得て、令和3年度末まではVimeoでの再配信の案内を別途行います。

情報委員会では、会員からの要望や意見を取り上げ、情報を収集しセミナー等を今後も取り組んでまいります。何卒よろしくお願い申し上げます。

セミナー中のWEB画面 大友講師



※次ページよりレジュメを抜粋して掲載いたします。

情報セキュリティ10大脅威 2021 組織編

～よもや自組織が被害に！呼吸を合わせて全力防御！～



2021年12月17日

独立行政法人情報処理推進機構 (IPA)
セキュリティセンター
大友 更紗

「組織」の10大脅威の変遷

	10大脅威 2018	10大脅威 2019	10大脅威 2020	10大脅威 2021
1位	標的型攻撃による被害	標的型攻撃による被害	標的型攻撃による機密情報の窃取	ランサムウェアによる被害
2位	ランサムウェアによる被害	ビジネスメール詐欺による被害	内部不正による情報漏えい	標的型攻撃による機密情報の窃取
3位	ビジネスメール詐欺による被害	ランサムウェアによる被害	ビジネスメール詐欺による金銭被害	テレワーク等のニューノーマルな働き方を狙った攻撃
4位	脆弱性対策情報の公開に伴う悪用増加	サプライチェーンの弱点を悪用した攻撃の高まり	サプライチェーンの弱点を悪用した攻撃の高まり	サプライチェーンの弱点を悪用した攻撃の高まり
5位	脅威に対応するためのセキュリティ人材の不足	内部不正による情報漏えい	ランサムウェアによる被害	ビジネスメール詐欺による金銭被害
6位	ウェブサービスからの個人情報の窃取	サービス妨害攻撃によるサービスの停止	予期せぬIT基盤の障害に伴う業務停止	内部不正による情報漏えい
7位	IoT機器の脆弱性の顕在化	インターネットサービスからの個人情報の窃取	不注意による情報漏えい	予期せぬIT基盤の障害に伴う業務停止
8位	内部不正による情報漏えい	IoT機器の脆弱性の顕在化	インターネット上のサービスからの個人情報の窃取	インターネット上のサービスへの不正ログイン
9位	サービス妨害攻撃によるサービスの停止	脆弱性対策情報の公開に伴う悪用増加	IoT機器の不正利用	不注意による情報漏えい等の被害
10位	犯罪のビジネス化 (アンダーグラウンドサービス)	不注意による情報漏えい	サービス妨害攻撃によるサービスの停止	脆弱性対策情報の公開に伴う悪用増加

情報セキュリティ10大脅威 2021

「個人」向け脅威	順位	「組織」向け脅威
スマホ決済の不正利用	1	ランサムウェアによる被害
フィッシングによる個人情報等の詐取	2	標的型攻撃による機密情報の窃取
ネット上の誹謗・中傷・デマ	3	テレワーク等のニューノーマルな働き方を狙った攻撃
メールやSMS等を使った脅迫・詐欺の手口による金銭要求	4	サプライチェーンの弱点を悪用した攻撃
クレジットカード情報の不正利用	5	ビジネスメール詐欺による金銭被害
インターネットバンキングの不正利用	6	内部不正による情報漏えい
インターネット上のサービスからの個人情報の窃取	7	予期せぬIT基盤の障害に伴う業務停止
偽警告によるインターネット詐欺	8	インターネット上のサービスへの不正ログイン
不正アプリによるスマートフォン利用者への被害	9	不注意による情報漏えい等の被害
インターネット上のサービスへの不正ログイン	10	脆弱性対策情報の公開に伴う悪用増加

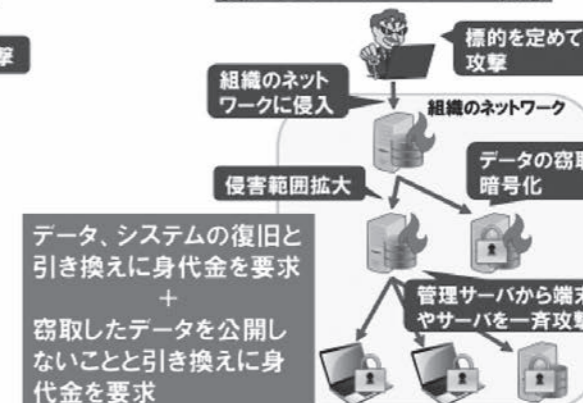
【1位】ランサムウェアによる被害

- 事業継続を脅かす新たなランサムウェア攻撃について
<https://www.ipa.go.jp/security/announce/2020-ransom.html>

従来のランサムウェア攻撃

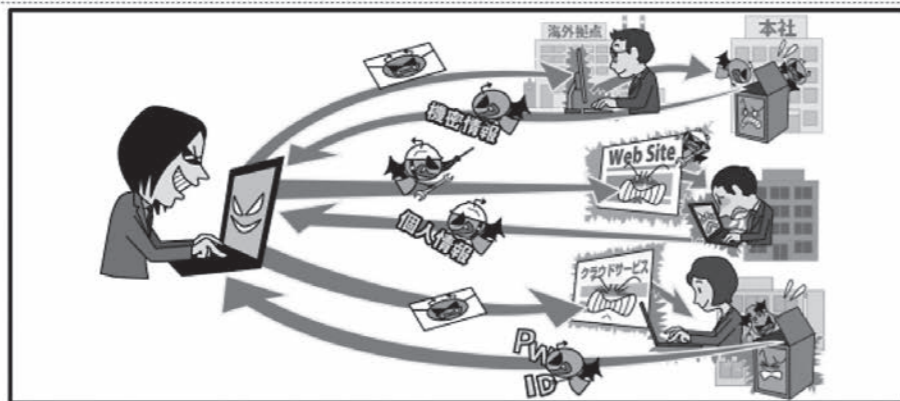


新たなランサムウェア攻撃



【2位】標的型攻撃による機密情報の窃取

IPA



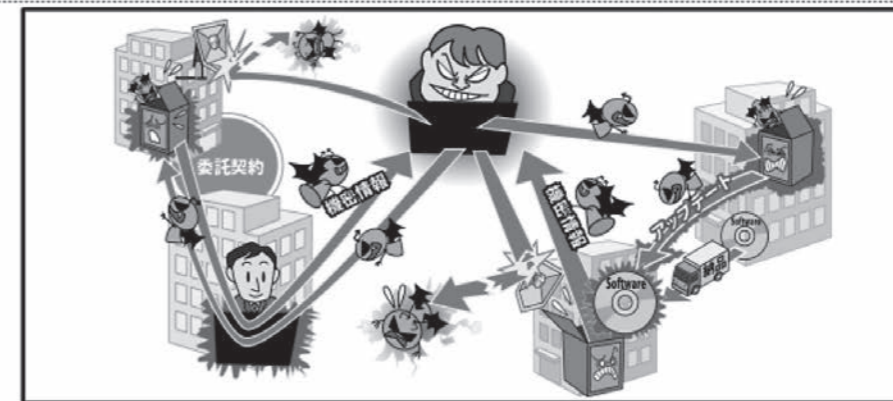
- メール等によりPCをウイルスに感染させ組織内部へ潜入
- 長期にわたって侵害範囲を徐々に広げる
- 組織の機密情報を窃取

Copyright © 2021 独立行政法人情報処理推進機構

18

【4位】サプライチェーンの弱点を悪用した攻撃

IPA



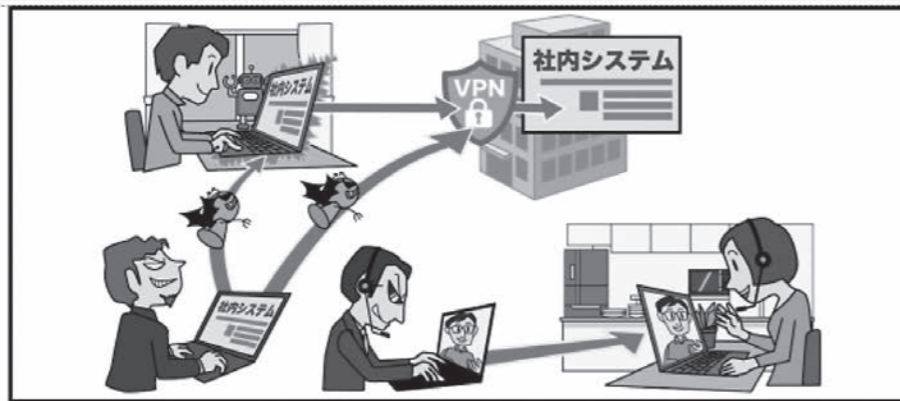
- 原材料や部品の調達、製造、在庫管理、物流、販売、業務委託先等の一連の商流(サプライチェーン)において、セキュリティ対策が甘い組織が攻撃の足がかりとして狙われる
- 取引先や一部業務を委託している外部組織から情報漏えい

Copyright © 2021 独立行政法人情報処理推進機構

43

【3位】テレワーク等のニューノーマルな働き方を狙った攻撃

IPA



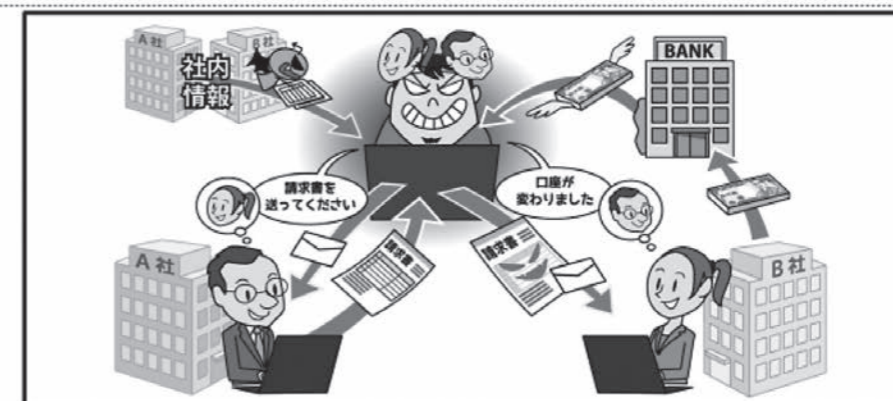
- 組織のテレワークへの移行に伴いWeb会議サービスやVPN等の本格的な活用を狙った攻撃が行われている
- 業務環境の脆弱性を利用され社内システムが不正アクセスに
- Web会議がのぞき見されたり、テレワーク用PCがウイルス感染

Copyright © 2021 独立行政法人情報処理推進機構

33

【5位】ビジネスメール詐欺による金銭被害

IPA



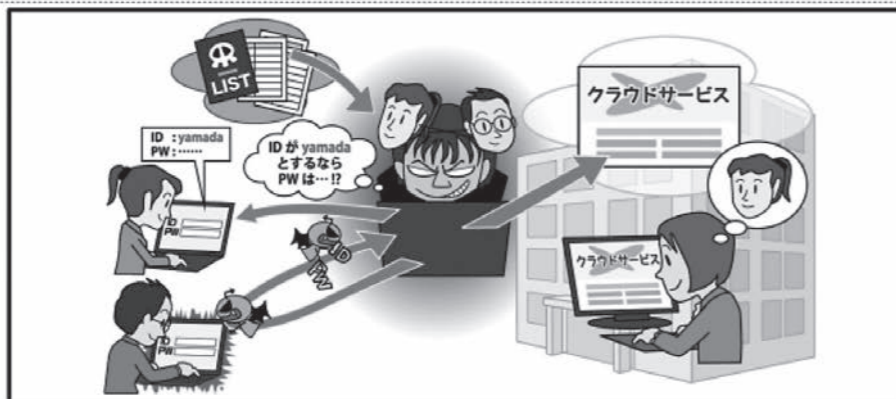
- 取引先や経営者とやりとりするようなビジネスメールを装う
- メールを巧妙に細工し、企業の金銭を取り扱う担当者を騙す
- 攻撃者の用意した口座へ送金させる

Copyright © 2021 独立行政法人情報処理推進機構

50

【8位】インターネット上のサービスへの不正ログイン

IPA



- 利用しているインターネット上のサービスの認証情報(ID、パスワード)が窃取または推測され、不正ログインされる
- インターネット上のサービスの機能に応じて発生する被害は様々(情報漏えい、業務妨害、フィッシング攻撃の踏み台等)

情報セキュリティ対策の基本

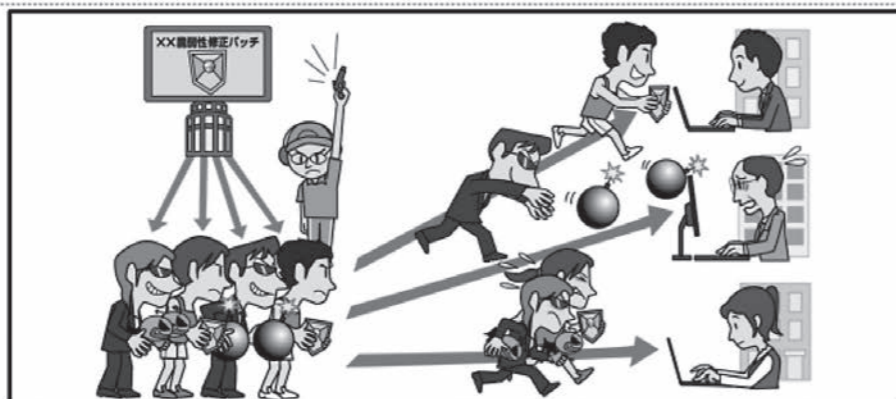
IPA

- 多数の脅威があるが「攻撃の糸口」は似通っている
- 基本的な対策の重要性は長年変わらない
- 下記の「情報セキュリティ対策の基本」は常に意識

攻撃の糸口	情報セキュリティ対策の基本	目的
ソフトウェアの脆弱性	ソフトウェアの更新	脆弱性を解消し攻撃によるリスクを低減する
ウイルス感染	セキュリティソフトの利用	攻撃をブロックする
パスワード窃取	パスワードの管理・認証の強化	パスワード窃取によるリスクを低減する
設定不備	設定の見直し	誤った設定を攻撃に利用されないようにする
誘導(罠にはめる)	脅威・手口を知る	手口から重要視すべき対策を理解する

【10位】脆弱性対策情報の公開に伴う悪用増加

IPA



- 脆弱性対策のために公開された脆弱性情報を攻撃者が悪用
- 脆弱性情報の公開後、攻撃コードが流通して攻撃が本格するまでの時間が近年は短くなっている傾向

【紹介】中小企業の情報セキュリティ対策ガイドライン

IPA

- 経営者は、以下の3原則を認識し、対策を進める

原則1 情報セキュリティ対策は経営者のリーダーシップで進める

- 経営者は、IT 活用を推進する中で、情報セキュリティ対策の重要性を認識し、自らリーダーシップを発揮して対策の実施を主導

原則2 委託先の情報セキュリティ対策まで考慮する

- 必要に応じて委託先が実施している情報セキュリティ対策も確認し、不十分な場合は対処を検討



原則3 関係者とは常に情報セキュリティに関するコミュニケーションをとる

- 情報セキュリティに関する取組方針を常日頃より関係者に伝えておくことで、サイバー攻撃によるウイルス感染や情報漏えいなどが発生した際にも、説明責任を果たすことができ、信頼関係を維持することが可能



令和3年度「JIFFA活動報告会」資料掲載について

総務委員会

JIFFA総務委員会では毎年7月に、福岡、神戸、名古屋を訪問し、九州・中国、関西、中京地区の会員を対象とした「JIFFA活動報告会」を開催してまいりました。

この報告会はJIFFAの様々な活動内容、教育活動の新たな試みなどについて会員の皆様にお知らせするとともに、普段顔を合わせる事の少ない会員間及び事務局を交えて語り合う貴重な機会ともなっておりました。

しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大のため、昨年度に続いて現地開催を中止することといたしました。

現地へ赴いての開催ができなくなったことは大変残念ですが、JIFFAの概要、第10回通常総会のご報告、令和3年度の各委員会の活動、取組みなどについて資料を取りまとめて、12月にJIFFAホームページに期間限定で掲載いたしました。

JIFFAではコロナ禍においても会員の皆様の事業活動に少しでも役立てていただけるよう、感染防止対策を徹底したうえで各種講座や新しい形式によるeラーニング、オンラインセミナーを実施しております。受講風景などの写真も多く掲載しましたので、その様子が分かり頂けたことと思います。

1日も早く新型コロナウイルスが終息し、皆様とお会いできることを願っております。

(ご参考のため、掲載資料の一部を抜粋して掲載いたします)



令和3年度
JIFFA 協会活動報告

一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会

1

JIFFAの歩みと設立の趣旨

国際物流においては、コンテナリゼーションの発達と相俟って、船舶・鉄道・航空機・トラック等の各種輸送手段を合理的に組み合わせ、一貫した責任と運賃で貨物を輸送する「国際複合一貫輸送」が著しく進展し、この時代的ニーズに適合する「国際輸送」の担い手として共通の問題を取り上げるために、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ダーズ協会を設立しました。

その後、1985年10月 社団法人 日本インターナショナルフレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）として新組織に生まれ変わり、公益法人制度改革の実施に伴い、内閣府の移行認可を受けて、2012年4月 一般社団法人 国際フレイトフォワーダーズ協会（英文JIFFA変わらず）に名称を改め、JIFFAは新たな歩みを始めました。

2021年には任意団体設立から40周年を迎えることができました。2022年には一般社団法人化から10周年を迎えます。

3

2. 国際複合輸送士資格認定講座 (教育委員会)

JIFFA教育委員会では、1985年より「国際複合輸送士資格認定講座」を毎年開催しており、昨年までに計6,191名の国際複合輸送士が認定されています。

受講対象は、国際輸送業務3年以上の経験、または同等の経験を有していると認められる者としております。

今年度も昨年同様、例年より受講者を半数程度とし、換気や検温・消毒等新型コロナウイルス感染防止対策を徹底したうえで10月から開催。東京会場73名、名古屋会場30名が計10日間30講座を受講しており、12月に統一試験を行う予定です。

国土交通省、大学、法律事務所、日本損保協会等の専門家、及び会員各社から実務経験が豊富な講師を迎えて、丁寧で分かりやすく、かつ最新のトピックスを盛り込んだ充実したカリキュラムを組んでいます。

下記にその一部をご紹介します（各講座約2～3時間の授業です）

- ・フレイトフォワーダーとその役割及びFCRの利用
- ・国際取引契約とインコタームズ
- ・国際海上輸送に関連する書類
- ・貨物保険と運送人の賠償責任保険
- ・輸出入貿易管理の概要
- ・アセアン地域内の物流（SCMを含む） など。

14



3. 新入社員研修会 (教育委員会)

JIFFA教育委員会では、新入社員（新卒者）を対象とした研修会を第1回目6月3日、第2回目6月17日、2回（同内容）実施いたしました。

昨年度は新型コロナウイルス感染拡大のため、中止しましたが、今年度は感染対策を十分に注意し、募集人数を半数にして、また受講生にも協力頂き、2年ぶりに開催することが出来ました。

フレイトフォワーダーとは何か、から始まり、運送書類、輸出入フォワーディング業務、保険の種類など、受講生は各分野の実務経験者、専門家から講義を受けました。

受講生の大半は今年度入社した新入社員で、配属されたばかりなので何も知らない状態だったが、基礎的な部分から深い部分まで網羅されていて、講師の方々の説明が非常に分かり易かったと感想がありました。

来年度はご要望の多い物流見学を含めた通常開催として、多くの皆様に参加頂けることを願います。

18

4. 中堅社員基礎研修会
(教育委員会)

JIFFA教育委員会では会員のための教育の一環として、階層別教育講座の1つ「中堅社員基礎研修会」を9月2日・9日の2日間6講座の講義を実施しました。

昨年度は新型コロナウイルス感染拡大のためにこの研修会は中止しましたが、今年度は募集人数を通常の半数にして、感染対策を十分に行い、また受講生の協力を得て2年ぶりに開催致しました。

一部のテーマは「国際複合輸送士資格認定講座」の講義と同一の内容で時間を短縮したダイジェスト版の講座としています。

普段聞き慣れない法令の説明、取引契約とインコタームズ2020の解説、運送書類における記載内容、注意点やポイントなどの説明、決済方法、日々の業務で直面する法律的な問題を取り上げて、その回答に対して講師が解説するケーススタディや貨物保険の重要性など、フォーダーにとってどの講義も重要な内容でした。

中堅社員の定義は各社まちまちで、受講生も入社1年から15年と幅広く、2日間6講座を熱心に聴講していました。

来年度は多くの会員の皆様に参加頂けることを願います。

20



21

5. 「JIFFA運送約款基礎講座」
eラーニング
(法務委員会)

JIFFA法務委員会では2018年、2019年と会員がJIFFA運送約款に理解を深める機会として「JIFFA運送約款基礎講座」を大阪、名古屋、東京で開催して参りましたが、地方の会員の方々もオンラインで受講できるよう、昨年からはeラーニング方式による講座を開始いたしました。JIFFAの法務委員長を務めて頂いている津田弁護士を講師に迎え、スタジオ撮影した計13本の講義動画(約3時間)を、今年は第一回(5月20日～6月17日)59名、第二回(9月16日～10月14日)58名の会員に視聴頂いております。

講義内容は、「JIFFA運送書類(2013年改訂版)解説書」に沿ったレジュメを基にJIFFA運送約款の基礎について、途中ミニテストを交えながら分かり易い説明となっています。

好評につき、2022年1月に本年度三回目の開催を予定しております。

講義内容(一部抜粋)

- ・ JIFFA運送約款について
- ・ 船荷証券と海上運送状
- ・ JIFFA運送約款上の運送人の責任/義務
- ・ JIFFA運送約款上の荷主の責任/義務 など。

23



10. 実用英語通信文講座
(語学研修委員会)

JIFFA語学研修委員会では、国際輸送業務において、英語通信文の基本的な知識と的確な作文能力を必要とする会員20名を対象に、実用英語通信文講座を開催しています。

今年度は6月から12月まで12日間(1日3講座、計36講座)に亘って、今年度も東京開催のみとなりましたが、実践形式の講義を行っています。

講座の最終日には修了試験が行われ、合格者の中から成績優良者に対して、成績優良者修了証を授与しています。

新型コロナウイルス感染防止対策として、マスクの着用を徹底し、会場(JIFFA事務局会議室)のスペースの確保、換気(窓開け、サーキュレーターの使用)、検温・消毒等を実施しています。

36



11. 中国語講座
(語学研修委員会)

JIFFA語学研修委員会では、1999年から中国語講座を開催して参りましたが、今年度は6月から10月まで15日間(1日1講座、計15講座)に亘って、会員6名を対象に、初級講座を開催しています。

1999年の講座開始から講師を務めて頂いている専任講師により、少人数形式で各自の進捗状況に合わせてきめ細かな熱血指導を行って頂いています。

講座の最終日には修了試験が行われ、合格者の中から成績優良者に対して、成績優良者修了証を授与しています。

新型コロナウイルス感染防止対策として、マスクの着用を徹底し、会場(JIFFA事務局会議室)のスペースの確保、換気(窓開け、サーキュレーターの使用)、検温・消毒等を実施しています。

39



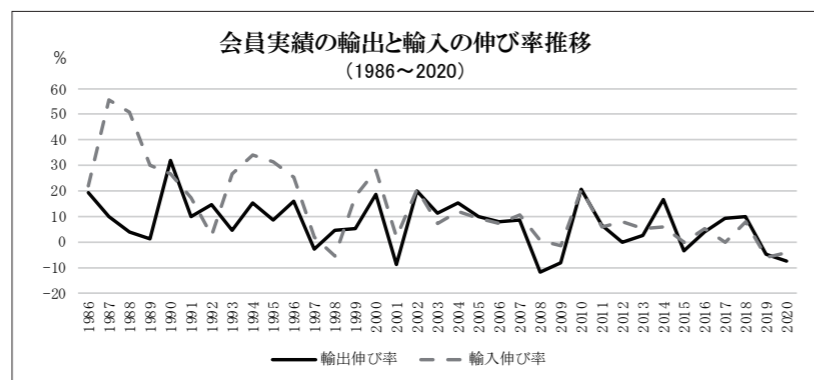
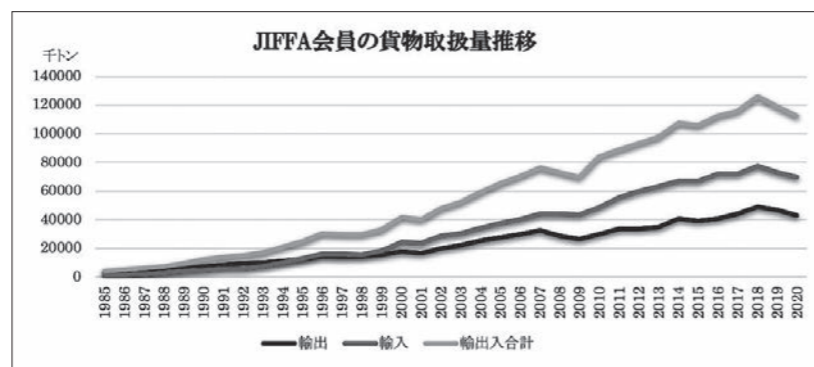
40

JIFFA会員の取扱量で見た主要相手国の変遷 2000年代は東南アが存在感、ベトナムは急伸

日本の貿易構造は過去半世紀の間、経済のグローバル化に対応して大きな転換を遂げてきました。戦後の壊滅的な状況から1960～70年代は原材料を輸入して加工し、完成品を輸出するという典型的な垂直分業でしたが、その後は国内の産業基盤が整備され鉄鋼業が発達、輸出も鋼材、船舶など重厚長大型の重工業製品となり、同時に日本の優れた技術力と輸出振興策などによって電気製品、科学光学機器、半導体部品など付加価値の高い工業製品が主力となっていきます。輸出は順調に伸びていきますが、それに従って貿易摩擦による外圧も強くなっていき、製造業者の海外進出、現地生産が活発になり、貿易の形態も開発途上国で製造した部品を日本に輸入して組み立てる、

あるいは高度な技術やノウハウを必要とする部品は日本で生産して輸出し、海外で組み立てる、といった水平分業へと変化していきました。JIFFAが設立されたのはそのような日本の産業構造が変わりつつあるときです。日本の貿易量は、70年代から多少のアップダウンはありましたがリーマンショックまでは堅調な伸びを持続、貿易収支はリーマンショックまで黒字が続き、JIFFA会員の貨物取扱量も右上のグラフのように右肩上がりの成長を続けていきます。

設立当初はボリュームで輸出が輸入を上回る状態が10年ほど続きます。日本の輸入貨物は重厚長大型の産業が経済を支えていた70年代は原油、石炭、鉄鉱石などの鉱産物のシェアが圧倒的で、工業製品のシェアは20%ほどでしたが、80年代に入ると製造業者の海外移転が始まり、プラザ合意（1985年）以降はそれに拍車がかかって80年代は海外生産拠点からの製品輸入が増え始めて輸入全体の50%に上昇、さらにコンテナ輸送の拡大による技術革新で、それまではコンテナで運べなかったバルク貨物や液体貨物、生鮮品などもそれぞれの品目の形状



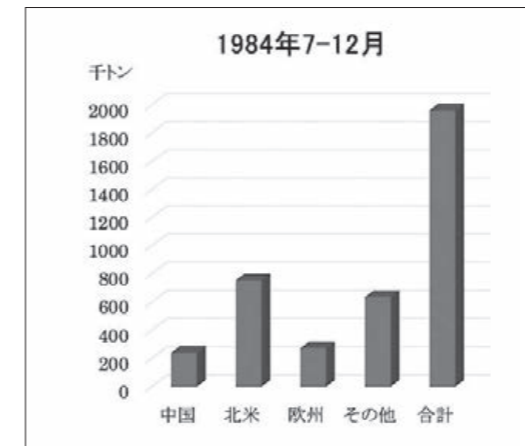
や性質にあわせたコンテナが開発されるようになりコンテナ輸入が拡大、工業品については90年代に輸入全体の60%を占めるようになりました。

このような貿易の構造的変化の流れの中でJIFFA会員の輸入も勢いを増していきます。上の2番目のグラフは1986年から2020年までの輸出、輸入の伸び率の推移です。輸出入とも波はあるものの、アジア通貨危機後の90年代末、それとリーマンショック後にマイナスになった以外は堅調な伸びが持続、輸出入比率では1995年に輸出と輸入が逆転、現在まで輸出と輸入の比率はほぼ40:60の状態です。

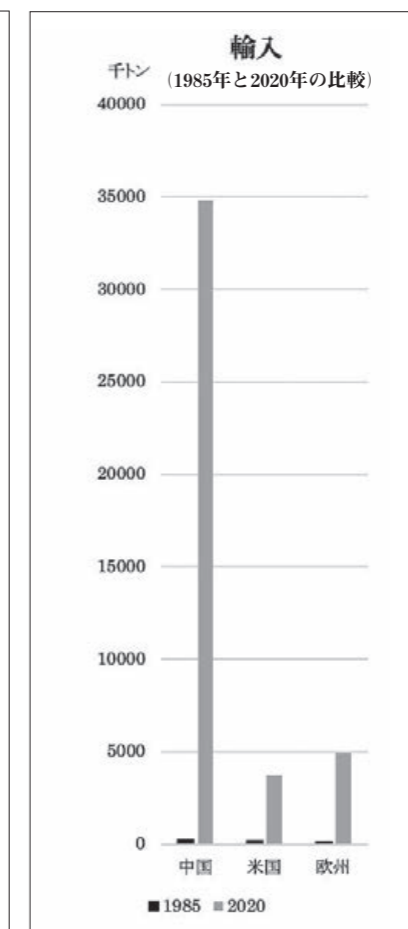
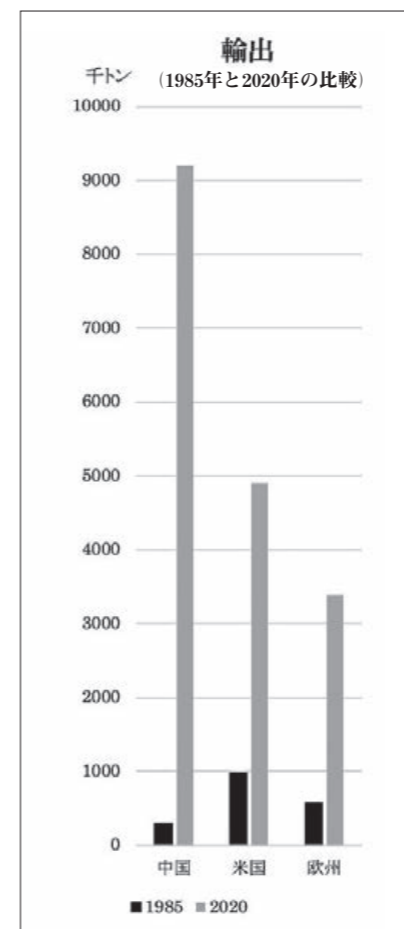
1984年の会員貨物実績半期で196万トン

JIFFAが会員の複合輸送貨物取扱量を集計し始めたのは設立3年後の1984年からです。84年は7-12月の6カ月累計で輸出が152.6万トン、輸入が43.6万トン、計196.2万トンです。この時期の輸出は米国向けが49.8万トン、全体の3分の1と圧倒的です。次いで欧州が20.3万トン、カナダが16.6万トンで先進経済国マーケットが57%と

半分以上を占めていました。中国向けは14.1万トンです。72年の国交正常化からまだ日が浅い時期で、当時の中国向け海上輸送サービスは特定の船会社に限られていました。中国向けの取扱量が存在感を示すようになるまでには90年代の後半まで待たなければなりません。



初めての通年の実績となる85年は輸出が309.4万トン、輸入が93.6万トン、計403.0万トンでした。輸出の主要相手国・地域は米国が97.3万トン、欧州が56.3万トン、中国が29.9万トン。輸入では中国が22.5万トン、米国が20.8万トン、欧州が14.4万トンと輸入では中国が米国を抜きました。78年に結ばれた平和友好条約が追い風になったのでしょうか。輸出入合計では米国が118.1万トン、



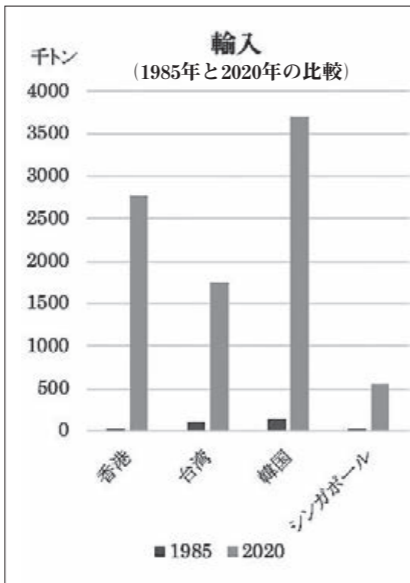
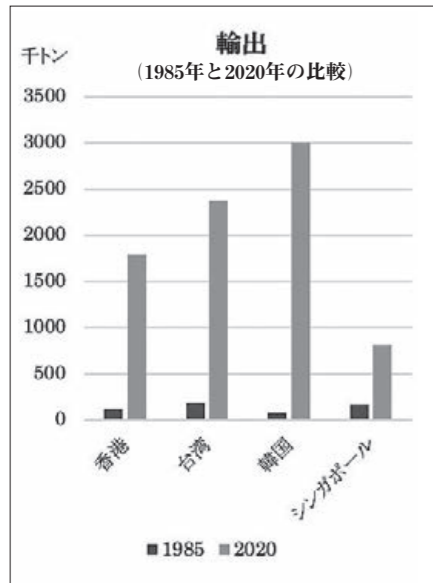
欧州が70.7万トン、中国が52.4万トンでした。以下はこの数字をベンチマークとして話を進めていくことにします。

主要3国・地域の取扱量がこの35年間でどれだけ成長したかをグラフにすると下のようになります。輸出では20年までの35年間で中国が29.9万トンから919.9万トンと30.8倍に、米国は97.3万トンから490.1万トンへ5.0倍、欧州56.4万トンから339.2万トンへ6.0倍となり、中国が圧倒的な存在感を示しています（注：欧州は1993年までは北欧州、英国・アイルランドという分類で欧州としてまとめたのは1994年からです）。

香港は経由貨物の減少で下降傾向

実績統計は当初上位10カ国・地域だけを公表していましたが、当時から一貫してベスト10に入っていた国・地域は上の3カ国・地域を除くと香港、韓国、台湾だけです。香港は中継貿易港として定着していましたが、中国向けの輸出が勢いをつけてくる90年代からは玄関口として加速度的に数量を増やしていきました。それでも華南地区でコンテナ港が整備され始めてからは2011年の339.6万トンをピークに下降線をたどっています。85年から伸びは輸出が15.7倍、輸入は138.7倍となっています。台湾はこの35年間で輸出が12.9倍、輸入が15.8

倍と他のアジア諸国に比べると見劣りがしますが、終始トップ10の中にランクされ、かといってトップ5に定着することもなく安定した伸びを持続してきました。韓国は早くから日本企業が進出していましたから、輸出入ともに90年代の初めから取扱量が増加し、輸出で39.0倍、輸入で25.9倍となり、台湾同様、着実に拡大を続け、2018年には500万トンを超えましたが、その後日本製品のボイコットが響いて落ち込んでいます。シンガポールは80、90年代を通じてASEAN諸国の中では最大の貿易相手国でしたが、もともと中継港というステータスですから2000年代に入って日本企業の進出先が南下し、東南アジアでの生産・貿易活動の活発化に反比例してパイが萎んでいき、2010年頃にはベスト10から外れてしまいました。それでも85年と2020年の比較では“昔の貯金”で輸出が



が輸出よりも伸び率もボリュームも大きくなっています。

日本、中国、韓国、ASEAN 諸国などが参加しているRCEP（東アジア地域包括的経済連携、通称“アールセップ”）が2022年1月に10カ国で発効、世界のGDP全体の30%を占める広大なマーケットとなります。2月には韓国も加わる予定で、そうなる日本の貿易額の約5割がRCEPによってカバーされることになります。

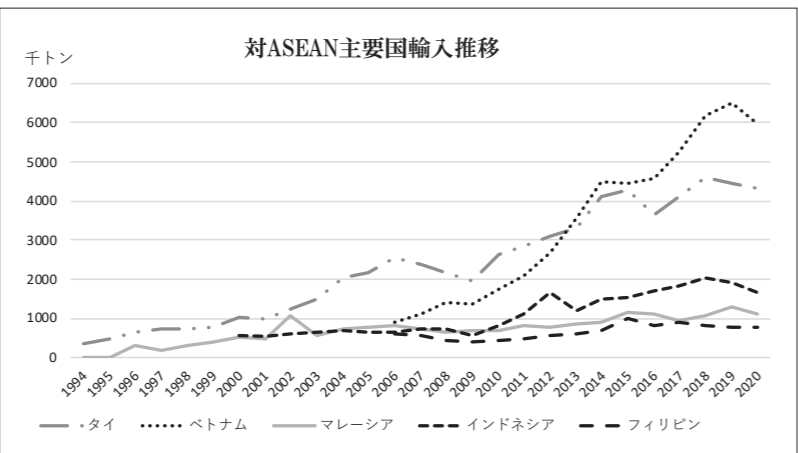
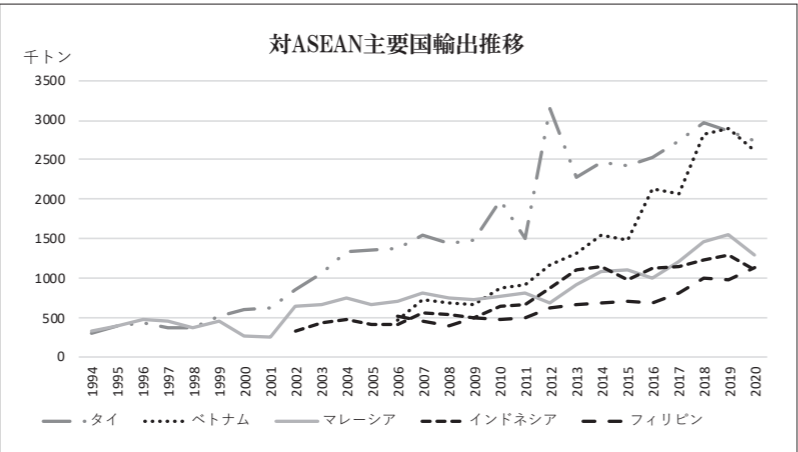
RCEPによって工業製品の輸出は関税が91.5%撤廃・引き下げ

4.8倍、輸入が29.5倍と高い伸びとなっています。

東南アではタイ、ベトナムが抜け出し

最後に成長を牽引する主要 ASEAN 諸国を見てみましょう。シンガポールを除く国々は当初「その他アジア」の中で一括りにされていましたが、荷動き量の増大に伴って単独で統計が取られるようになってきました。ただ、その時期がまちまちなので、折れ線グラフで示しています。輸出では自動車産業が早くから進出したタイが急速

に取扱量を伸ばして他を引き離していますが、2018年からはベトナムの猛追でほぼ並行しています。マレーシア、インドネシア、フィリピンも拡大基調で伸びてはいますが、タイ、ベトナムとは頭一つ差がついています。



に取扱量を伸ばして他を引き離していますが、2018年からはベトナムの猛追でほぼ並行しています。マレーシア、インドネシア、フィリピンも拡大基調で伸びてはいますが、タイ、ベトナムとは頭一つ差がついています。

輸出の伸び率は、単独で統計を取り始めた時期が異なりますが、それぞれの統計開始時期でみると、タイが94年から2020年までの26年間で9.1倍、ベトナムは2006年からの14年間で5.6倍に達しました。マレーシアの1994年から4.0倍、インドネシアの2002年から3.4倍、フィリピンが2006年から2.2倍だったことに比べるとベトナム向けの急伸がよくわかります。

輸入もほぼ同様の状況です。タイは1994年から12.0倍、ベトナムは2006年から6.7倍、マレーシアが1994年から3.7倍、インドネシアが2002年から1.9倍、フィリピンが2006年から1.2倍となり、インドネシアとフィリピンを除き輸入の方

法務委員会

フォワーダーのための Q&A

91

このコラムは、JIFFA会員の実務担当者が日常業務で出会うことのある法律的な問題について、その対処方法をアドバイスするために、法務委員会が設けたものです。本欄で取り上げてもらいたい案件などがありましたら、JIFFA事務局へFax (No.03-3297-0354) またはE-mail (address: gene@jiffa.or.jp) でご連絡ください。

質問 「下請人に対する賠償請求への対応について」～ヒマラヤ約款とは～

当社は、輸出混載貨物を専門に運送する利用運送事業者で、JIFFA MT B/L及びJIFFA WAYBILLを使用しています。先月、Shipper（荷送人）Aの計測装置を神戸CFSからサザンプトンCFS（英国）まで運送しました。しかし、仕向地サザンプトンCFS内で、フォークリフトで貨物を移動中に、作業員の不注意により貨物を高所から落下させ、木箱梱包を破壊して計測装置の外殻を变形させるという事故が発生しました。数日後、Consignee（荷受人）Bは自身の倉庫で貨物の検査をするため貨物を引き取りました。

昨日、当社のサザンプトン代理店経由で荷受人Bから連絡がありました。それによれば、「検査の結果、計測装置の損傷は甚だしく修復は困難で、全損処理が妥当と判断した。求償については、事故がフォークリフト作業員の過失との報告を受けているので、貨物海上保険会社に保険求償をせず、事故を起こしたサザンプトンCFS運営会社に対し、直接損害賠償を請求することに決めた。」とのことでした。

ここで質問です。荷送人Aから入手したInvoiceによれば、当該貨物の価額は約500万円です。一方、貨物は1ケースで、重量と容積は各々200kg・0.5m³とあり、ブッキング時に荷送人Aから、高価品としての申告はありませんでした。従って、当社がB/Lの約款に従って支払うべき賠償額は、運送人の責任制限の規定に基づき10万円前後に取まると計算されます（666.67SDR × 1ケース = 約10万円）。もし、荷受人Bの言う通り、荷受人Bが当社の下請人であるサザンプトンCFS運営会社に対し、不法行為を理由に直接賠償を求めることが可能なら、この下請人は運送契約の当事者ではないため、約款にある運送人の責任制限の規定は適用されず、貨物の価額に応じた賠償を求められることになります。これは、同じ貨物事故について、求償先が異なると受け取る賠償額が異なることになり不合理だと思います。荷主の主張に反論をしたいのですが、アドバイスをお願いします。

回答

JIFFA MT B/L約款では、運送人の下請人も、運送契約の当事者ではないものの、約款に定められた責任制限の規定等を援用できるとしています。言い換えると、荷受人が下請人を直接訴えても、運送人に賠償を求めた場合と同様の賠償金しか受けることができません。該当する条文を見てみましょう。

JIFFA MT B/L約款第25条第1項

【使用人、代理人その他の者の責任】

運送品の滅失又は損傷に関して、運送人の使用人若しくは代理人又はこの約款によって証される運送の履行のために、運送人がその役務を調達する全ての下請人及びその使用人若しくは代理人を含むその他の者に対して、訴訟が提起さ

れた場合には、これらの使用人、代理人又はその他の者は、運送人がこの約款の下で行使できる抗弁及び責任制限を援用できるものとし、この運送契約の締結に当たり、運送人は、それらの規定に関しては、自己のためのみならず、使用人、代理人、その他の者の代理人及び受託者として、契約を締結するものとする。運送人、使用人、代理人又はその他の者から賠償を得ることができる総額は、いかなる場合であっても、この約款に規定している制限額を超えないものとする。

この条文は、貴社の下請人であるサザンプトンCFS運営会社は、JIFFA MT B/L約款上の運送人の規定等を援用して、当該貨物事故の損害賠償について

協議することができ、結果的に荷受人Bが得られる賠償額は、運送人と交渉して得られる賠償額と同額になるので、直接請求にはメリットが無いことを示唆しています。したがって、実際の精算では、貴社は荷受人Bからの請求をCFSに再請求しつつ、荷受人Bと約款に則った賠償額を合意し、その合意額をCFS運営会社に支払いを求めるという手順となるでしょう。

ここで引用したMT B/L約款第25条の条文は、コンテナ船のB/Lに広く採り入れられたものですが、その経緯を補足します。

1950年代に、客船ヒマラヤ号の船客だったXは、乗下船のために取り付けられた舷梯（Gangway）が、乗組員により十分に固縛されてしていなかったためGangwayから落下し、大怪我を負いました。

船客Xは、最初、本船を所有・運航をしていた客船運航会社Yを訴えました。しかし、裁判官は、Y社が発行した乗船券に「船客の乗船中に、船社の使用人に過失があっても船社は責任を負わない」との条項があったことから、訴えを退けました。

納得しない船客Xは、乗船券にある船社の責任制限条項を回避するため、方針を変更し、当該乗組員の過失と船長の監督責任について彼らを直接訴え、勝訴しました。

更に、Y社に認められた乗船券の免責条項が、その使用人である船長や乗組員にも有効か否かが争われました。この訴えに対し英国の控訴院は、船長や乗組員等の使用人は、船客Xとの契約の当事者でないことを理由に使用人の免責を認めず、事故に対して船長や乗組員は責任があると判じました。

これらの判決は、暗に使用人が契約の当事者であることを約款で明確にしていれば、免責が認められたであろうことを示唆していました。そのため、判決後多くの運送事業者は「事故で船社に適用される免責や免除等を、その使用人・代理人も適用できる」と乗船券や船荷証券に記載するようになり、制定のきっかけとなった客船ヒマラヤ号にちなんで、ヒマラヤ約款（Himalaya Clause）と呼ばれるようになりました。

このような条項が規定されているため、仮に荷受

人Bが下請人であるCFS運営会社への直接請求をした場合、当該下請人は運送契約の直接の当事者でないにも拘わらず、責任制限の主張ができることになります。

さらにこのJIFFA MT B/L約款第25条第1項に加え、貴社としては、同条第2項も引用して、荷受人Bに対して直接精算を止めるよう求めることができます。同条第2項は以下の通りです。

JIFFA MT B/L約款第25条第2項

荷主が運送人の使用人、代理人、その他の者及びその他の者の使用人並びに代理人に対して行った賠償請求に関して、これらの者が運送人に対して行う一切の賠償請求を運送人に補償するものとする。

ご質問の事例に当てはめると、荷受人BがサザンプトンCFS運営会社に賠償請求を行い、支払いに応じた同社が貴社に請求した場合、荷受人BはサザンプトンCFS運営会社から受け取った賠償金を、運送人である貴社に補償（償還）しなければならないことになります。そのため、荷受人Bの下請人に対する直接請求にはメリットはありません。

このような事を確認した上で質問に戻ると、貴社は荷受人Bに、「サザンプトンCFS運営会社を直接訴えても、MT B/Lの約款に基づく協議となるので、その結果は当社を訴えるのと同じであること。そして、この貨物は高価である反面、重量・容積とも1Revenue Tonにも満たないことから、当社へ直接請求しても、貨物海上保険による補償に比べて少額の賠償金しか得られないこと。そのため荷受人Bは、保険求償により損害の補填を受ける方が得策であること。」を説明して理解を求める、というのが本件に対するアドバイスとなります。

以上



“海外駐在生活レポート in デュッセルドルフ”

株式会社日新
欧州本部

欧州統轄補佐 桜井 正応

JIFFA ニュースの読者の皆さま、ドイツ・デュッセルドルフよりあけましておめでとうございます。会員の皆様にとりまして笑顔が溢れる2022年となります様、お祈り申し上げます。

私は、株式会社日新欧州本部の桜井正応と申します。職場はデュッセルドルフのお隣「ノイス」と言う町より、東はロシア～西はスペイン迄、カザフを含む欧州10か国を担当しております。この度はこのような機会を与えて下さり、関係の皆様にお礼申し上げます。ドイツでの生活を振り返りながら、こんな時期だからこそ、元気で明るい話題を提供出来ればと思います。



週末のデュッセルドルフ市内のスケート場にて（筆者）

デュッセルドルフの住まい

市中心部から少し離れたニーダーカッセル地区。近くにはライン川や広々とした公園がたくさん有る自然豊かな場所に、私の歳と同じ＝1967年に建てられたアパートに住んでいます。家の裏には地元の学校やスポーツ施設が有って、元気な子供たちの声が聞こえてきます。一方、日本では電車に乗って出かける様なデパートや繁華街の有る市の中心部まで約2キロの徒歩圏内なので生活する上で便利です。通勤先がデュッセルドルフで良かったなと思っています。



職場とその周辺。昼休みの散歩道より



自宅近所の学校やスポーツ施設

ドイツでの生活

昨年4月に転職したので住み始めて（執筆時点で）未だ8か月ですが、ここでの生活について振り返ってみます。読者の皆様で過去、海外駐在のご経験が有れば共感頂ける内容も有るかもしれません。

①睡眠時間と家族の会話が増えました

日本に居た時は片道1時間40分の通勤時間が、今は早ければ20分で職場に到着します。加えてコロナのお

陰で在宅勤務も始まりました。2019年12月のカレンダーを見返すと毎日忘年会で寝不足続きでしたが、今は誰からのお誘いも無く、私もお誘いせず…。お陰様で最低7時間は眠れる健康的な毎日が送れる上、家族との会話時間も増えました。

②信じてはいけない時刻表

きっと「ドイツあるある」でしょうが、先日も出張でデュッセルドルフ空港に行くバスが…やっぱり来なかった。ダイヤ通りに来ない事は常

海外だより

に想定の範囲で動いているので、電車やバスが定刻にやって来ると逆に感動します。

③配達サービス

ポストを開いたら他人宛の手紙が入っているし、逆に私宛の手紙や荷物が届かない事も。銀行のカードや免許証も郵送なので心配です。又日本と異なり Door to Door のドアとは自宅玄関では無く建物の入口なので、アパート入口付近の床には小包やネット通販の箱が転がっています。

④駐車テクニック

ドイツの駐車場は後ろ向きよりも前向き駐車が殆どです。又ここで運転すると縦列駐車のコツが上達します。

⑤傘はささない

雨でも傘をささない人をよく見かけます。私も日本に居た時、少し位の雨ならば傘を使わない派でしたが、先日ふと気付いたら雨の中、家族全員が傘をささずにジャンパーのフードを被って歩いていました。

⑥ハーブティーで体調回復

ドイツではちょっとした風邪など

薬に頼らずハーブティーを飲んで治すそうです。コロナの影響も有りますが、お陰様でワクチン接種を除き我が家ではお医者さんのお世話にならず、おススメのハーブティーを飲んで体調維持や回復に努めています。

⑦小麦粉と揚げ物最高!

グルテンフリー先進国のドイツですが、ラーメン、うどん、パンにスイーツ…小麦粉 LOVE な私。特にここでのオススメは生パスタです。また寒い冬を迎え屋台で食べる揚げ物が美味しくなりました。サイズが大きくてボリュームたっぷりのフライドポテトのマヨネーズ載せやカマンベールチーズ丸ごと1個、パン粉をまぶして揚げて西洋わさびかクランベリージャムと共に熱々の状態で頂く…最高です。体に悪そうな食品ほど美味しいって不思議なものです!

⑧生の豚肉

食いしん坊なので食べ物のお話が続きます。最初は勇気が必要でしたが、ドイツでは生食用の豚ひき肉が売られています。塩コショウ味で店



カマンベールチーズの丸揚げ

によってはニンニクや玉ねぎのみじん切りが入っています。私はこれをご飯の上に乗せてネギトロ丼みたいになります。

⑨便利になった駐在生活

90年代ロシア勤務をした際、常に辞書と地図をかばんに入れて持ち歩いていましたが、今は携帯電話の翻訳ツールや地図アプリ等のお陰で駐在生活はとても便利になりました。

⑩最後はトイレの話

食事中の方には申し訳ないですが、公衆トイレの数が極端に少なく、トイレの表示を見つけると入る癖がつかまりました。そのトイレですが便座の位置が高くて座ると足が届かなかったり、男性用も短足の私には高過ぎる位置に有って…困る事が時々有ります。

週末の過ごし方

現在、買い物に行く回数を減らし、土曜日に1週間分纏めて買い出しをします。ドイツでは日曜日に商店が閉まるので、休日は散歩やスポーツ等自由な時間を楽しむ事が出来



事務所で打ち合わせ

海外だより

車の販売を終える国も有る様です。因みにドイツではPHV車はガソリン車でEV車に分類されません。

最後に

昨年末にコロナ感染者数が増え自由が制限された上、光熱費や物価が上がる等ストレスの多い毎日が続きますが、今の状況が落ち着き出張や旅行で欧州に訪れる皆様を笑顔でお迎えしたいです。又海外勤務のJIFFA会員企業の社員やそのご家族の帰国が容易に出来ない状況が続いております。一日も早く自由に往来してご親族・ご友人らと日本で再会出来る日が戻る事を願っております。



クリスマスマーケットにて

ます。先日は20年ぶりにアイススケートに行きました。また私の住む州では昨年末クリスマスマーケットが復活。感染対策をしながらドイツの冬を楽しんでいます。

身近な環境問題

赴任前、カーボンニュートラルに関する本や新聞記事を読みましたが、実際に来て判った事は環境への取組が想像以上に進んでいる事でした。ドイツには過去何回も来ていますが、一番変わったのは自動車用充

電ステーションと自転車専用道路が整備された事でしょう。また、私が運転する車はプラグインハイブリッド (PHV) 車で1回の充電で約50km走ります。我が家から事務所まで片道約20kmなので、平日は会社天井にあるソーラーパネルから太陽の恵みのみで動かしています。その為、7月の納車以来、約7,000km走っていますが給油したのは6回です。欧州では減税や補助金の効果でEV(電気自動車) 化が加速中で早ければ2~3年後にはガソリンやディーゼル



デュッセルドルフ郊外の風力発電 (助手席から撮影)



日新欧州本部が入っているドイツ日新本社

英 誤 徒 然 草

179

山 田 雅 重

ⅢⅢ 謹賀新年（世界の言葉で）

今や英語は世界語であるが、「謹賀新年」を英語で A Happy New Year ということは小学生でも知っている。新年は平等に世界のすべての国や地域に訪れ、それぞれ異なる言葉で祝福されるので、英語以外の外国語を少し紹介してみよう。

Bonne Année	（フランス語）
Ein Glückliches Neujahr	（ドイツ語）
Feliz Año Nuevo	（スペイン語）
Buon Anno	（イタリア語）
Got Nytt År	（スウェーデン語）
恭賀新禧	（中国語）

ついでに「乾杯！」を意味する外国語も紹介しよう。

Cheer	（英語）
Slainte	（アイルランド語）
Santé	（フランス語）
Prosit	（ドイツ語）
Salud	（スペイン語）
Salute	（イタリア語）
Kan bei	（中国語）
Na zdorovia	（ロシア語）
Skål	（スウェーデン語）

新年は家で正月休みを楽しまれた方が多いと思うが、元旦に関する下記の英文とその和訳をご覧ください。

Today is the first day of the rest of your life.
（今日はあなたの人生の休息の最初の日です）

一読して、ほとんどの方がこの和訳に違和感を持たれた筈である。しかし、正月休みは3日間で、元旦は「正月休みの最初の日」である、と解釈された方があるかもしれない。ところが the rest of your life の rest を「休息」と解釈して「あなたの人生の休息」と直訳しても、その意味が分からない。「人生の休息」とは death のことか？

既にお気付きだと思うが、この rest は「休息」ではなく、「残り」「残余」という意味である。原義は、後ろ (re) に立つ (st) → 後ろにとどまる → 「残る」である。したがって、the rest of your life は「あなたの余生」という意味であるから、上記の英文は「今日はあなたのこれからの人生の最初の日です」ということである。「人生100年」の時代になり、the rest of one's life は長くなる。

ⅢⅢ JIFFA 設立 40 周年

昨年は JIFFA 設立 40 周年であった。今後の更なるご発展を祈念する。数字の 40 で筆者は思い出すことが 3 つある (The figure 40 reminds me of three things.)。

(1) Life begins at forty.

これは「人生は 40 から始まる」という意味の諺であるが、その起源は米国の作家ピットキンの作品 (1932) のタイトルそのものである。40 歳ともなれば、物質的にも、精神的にも安定してくる頃であり、それまでの自分の経験と力量を生かして本当の人生が始まる。心身ともに円熟し、仕事も家庭も順調であれば、40 歳はまさにさらなる発展へ向かう新しい人生の出発点である。残念ながら、それまで不遇であったり、はかばかしくなかった人にとっては、新たに決心するための激励の言葉である。

(2) Every man over 40 is responsible for his face.

アメリカの第 16 代大統領 Abraham Lincoln の言葉で「40 過ぎたら自分の顔に責任を持つ」という意味である。

(3) 四十而不惑

これは孔子の「論語」為政の言葉で、「40 歳で事の道理に通じて迷わなくなった」という意味である。日本では、40 歳のことを「不惑」という。

孔子直系第 75 代の孔祥林は「四十而不惑」を下記のように英訳している。

At forty, I was free from delusion.

ところで、日本では、「40 歳ともなると、めっきり体

力が衰えはじめる」という意味の「四十がったり」をはじめ、「四十くらがり」「四十肩に五十肩」「四十腰五十腰」など体力の衰えを表現する言葉が多いのは実にさびしい。しかし、人生 100 年の時代では、このような言葉は当てはまらないのではなからうか。

ⅢⅢ リアル二刀流 / ショータイム

2021 ユーキャン新語・流行語“年間大賞”にアメリカ大リーグの大谷翔平選手の「リアル二刀流 / ショータイム」が選ばれた。至極当然のことである。

筆者の悪い？癖で、これを英語でどのように表現するのだろうか気がになった。新聞記事などを参考にして考えた結果は下記の通りである。

まず、「リアル二刀流」であるが、単に「二刀流」ではなく何故「リアル」が付いているのが問題である。「同じ試合に 1 人の選手が実際に投手と打者として出場している」という意味で「リアル」というらしい。もちろん、これはアメリカの大リーグのことである。

「ショータイム」は英語の showtime のことであるが、大谷選手が登場するとアメリカの野球の実況アナウンサーは It's showtime! と叫んだことに由来するらしい。いうまでもなく show は大谷翔平の「翔」の意味でもある。二刀流については項を改めて次に詳しく解説する。話が一部重複するがご容赦願いたい。

ⅢⅢ 二刀流の大谷翔平選手

昨年はコロナ禍など暗いニュースが多かったが、二刀流の大谷翔平選手が正に歴史的な大活躍によって、昨年のアメリカン・リーグの最優秀選手 (MVP: Most Valuable Player) に選ばれた。野球の実績だけでなく、彼の生来の素晴らしい人間性も高く評価されたことを筆者はここで特記しておきたい。

Congratulations from the bottom of my heart!

将棋界では、19 歳の藤井聡太四冠の大活躍が話題になった。若い二人の偉業は明るい、嬉しいニュースで何よりの清涼剤になった。朝日新聞は大谷 MVP という見出しでこの朗報を第一面で報じていたが、アメリカでも一流紙のニューヨーク・タイムズがスポーツ欄で下記のように報道していた。野球に関心のある方は、英語の勉強を兼ねて一読されたい。

Everyone Agrees: Shohei Ohtani Is the A.L.'s M.V.P.

The Angels' two-way star inspires extreme devotion from his ardent supporters. Baseball writers concurred, unanimously giving him the A.L.'s Most Valuable Player Award. (*The New York Times* Nov. 20, 2021)

「二刀流」は剣術の流儀で、「二刀流の剣士」は英語で a two-sword fencer という。その他、「甘いものも酒も好きな人」という意味でも使われ、たとえば、「彼は二刀流だ」は英語で He likes both sweets and alcoholic drinks. という。しかし、英語では two-sword ではなく、Shohei Ohtani is a two-way star. のように two-way を使う。なお、日本語には「二足の草鞋 (わらじ) を履く」という表現があるが、これを直訳して、I am wearing two pairs of straw sandals. と言っても通じない。英語では straw sandals (草鞋) が hats (帽子) に変身して、He is wearing two hats as a Buddhist priest and a high school teacher. (彼は僧侶と高校の先生という二足の草鞋をはいている) のようにいう。

上記の二人にはそれぞれの分野での才能があるが、複数の新聞や雑誌は「才能がある」を英語では gifted (ギフトド) という、と解説していた。とんでもない間違いである。問題はその発音「ギフトド」で、正しい発音は「ギフトイド」である。面白半分、語尾の発音が「テイド」である単語を alphabet 26 字の順に並べてみた。

attempt, breakfast, correct, depart, elect, frequent, grant, heat, insist, joint, knot, last, melt, neglect, object, prompt, quest, repeat, shift, treat, uplift, visit, want

残念ながら、x, y, z には該当する動詞がない。そして knot は例外である。

わかりにくいかもしれないが、knot は語尾 t の直前の母音 o にアクセントがあるので、語尾のスペリングは knoted ではなく t を重ねて knotted になる。しかし、発音は「テイド」である。

単語の語尾が t で、その直前にある母音 (a, e, i, o, u) にアクセントがない場合、その動詞の過去形や過去完了形の --- ted の発音は「テド」ではなく「テイド」であることを忘れないように!!!

ⅢⅢ 固有名詞の発音

上記以外に、Los Angeles Angels' Two-way Superstar という表現もあった。日本語では「ロサンゼルス・エン

英 誤 徒 然 草

ゼルスの二刀流大スター」と表記するが、英語に関心のある方は Angeles と Angels の微妙な違いに気づかれたはずである。ご存じの方も多いと思うが、Los Angeles はスペイン語で「ロス・アンヘレス」と発音する。英語では The Angels である。スペイン語の単数 Angel の複数形は Angel に es を付けてできたのが Angeles である。しかし、英語の Angel の複数形 Angels は単数 Angel に s を付けたものである。これが、スペイン語の Angeles と英語の Angels の違いであるが、スペイン語の Los Angeles が強引に英語式に「ロサンゼルス」と発音されているわけである。本来なら、スペイン語と英語の混合型の「ロス・アンヘレス・エンゼルス」と発音するのが望ましい。

英語の単語ひとつでも正確に発音しにくいことがある。ある中学生が初めて見た sometimes の発音が分からず「ソメチメス」と発音した、という話を聞いたことがある。そして、人名や地名などを正確に発音するのが難しいこともあるが、英語の発音を日本語で表示することは厳密な意味で不可能である。しかし、日常生活の中では便宜的に英語の発音をカタカナで表すことが多い。

ⅢⅢⅢ ギョエテとは誰のこと？

日本人の名前でも正しく読めないことがあるが、外国人の名前を正確に読むことは難しい。アメリカの第40代大統領 Ronald Reagan (1911-2004) は1980年の大統領予備選挙の頃までは「ロナルド・リーガン」と名乗っていたが、共和党から党大統領候補の指名を受けた際、自分のルーツでは語頭の Rea を「リー」ではなく「レイ [rei]」と発音することから、「ロナルド・レイガン」と名乗ることにする、と発表した。実は、この発音の変更には他にも理由があった。

Ronald Reagan の側近ともいえる人物(元メリルリンチ会長)の Donald Regan (ロナルド・リーガン) の存在であった。姓の発音が同じで、しかも名の方も頭の1字(R と D) が違うだけであるので、いかにも紛らわしかった。その後、日本の報道では、「リーガン」と「レーガン」の両表記が混在していたので、アメリカ大使館は日本の報道機関に対して「レーガン」に統一するよう要望した。このようなことは前代未聞で、日本でも話題性のあるニュースとなった。なお、本来の「レイガン」が何故か分からないが日本語では「レーガン」と表記されている。余談であるが、スペイン語では h を発音しない。たと

えば、Shakespeare をスペイン語流に発音すれば「サケスベアレ」となる。日本語の「花」をローマ字で hana と書くと、スペイン人は「ハナ」ではなく「アナ」と読む。外国語の人名の日本語表記は難しい。「ギョエテとは俺のことかとゲーテ言い」という川柳があるが、これは明治初期の小説家、斎藤緑雨の作らしい。

ドイツの文豪 Goethe を英語風に発音すれば「ギョエテ」であるが、当時、ゲヨエテ、ギョーツ、ゲーテ、ゲエテ、ゲーテなど、その発音はなんと数十種類もあった。しかし、ドイツに留学した森鷗外が何故ドイツ語ではなく、英語流に「ギョエテ」と発音していたのか不思議である。「若きヴェルテルの悩み」を書いた Goethe も自分の名前の読み方の多様さに悩んでいるかもしれない。

ⅢⅢⅢ ジョークを3つ

やや硬い話が続いたので、気休めにジョークを3つ紹介する。

(1) 丁寧すぎた仕事

運送会社のベテラン社員が新入りの社員に確認している。

「けさ発送した荷物の中に1つこわれものがあっただろう。ちゃんと『こわれもの！こちらが上！』ってシールを貼って発送したかい？」

新入社員は自信満々に答えた。

「まかせてください。抜かりはないですよ。And to make sure that everyone notices it, I carefully marked it on all sides of the box!” (誰でも確実に気づくように、箱の全部の面にしっかり貼っておきました)

(2) 医者と患者の会話

患者：これまでに痛恨のミスをしたことはありますか？

医者：一度だけあるね。

患者：どんなミスをしたのですか？

医者：I once cured a millionaire in three visits!

(百万長者の患者を3回で治してしまったんだ)

(3) 重大事故？

2人の男が話している。

男 A：昨日こんなことがあったよ。

男 B：どんなことだい？

男 A：友達がビルの14階で窓から落ちたんだ。

男 B：ええ？ 14階からじゃきっと即死だったろうね？

男 A：ピンピンしてるよ。

男 B：He fell inside!

(部屋の内側に落ちたんだ！)

ⅢⅢⅢ To vax or not to vax, that is the question.

新型コロナワクチン接種については、その副反応の有無への不安から接種しない人、或いは持病の程度などによっては、接種できない人もある。「ワクチン接種」を英語では vaccination, そして「ワクチン接種をする」は vaccinate という。「コロナの予防接種をする」を英語で get (or receive) (a) vaccination against COVID-19, または be vaccinated against COVID-19 という。

やや脱線するが、アメリカの主な米語辞典のひとつである Merriam Webster は Vaccine (ワクチン) を昨年度の Word of the Year (今年の言葉) に選んだ。

Vaccine はラテン語で「雌牛」を意味する cacca に由来する。

上記のサブタイトルの中の単語 vax は最新の用語であるから英和辞典には未だ掲載されていないようだが、「(コロナの) 予防接種をするか、しないか、それが問題だ」という意味である。

上記の英文を見た瞬間、シェイクスピアの『ハムレット』第3幕1場56行の To be or not to be, that is the question. を思い出された方も多いのではなからうか。実は、この英文には日本語の定訳がない。まず、日本語による初訳を紹介しよう。訳者は英国の画家・漫画家で幕末(1861)に記者として来日し、1874年に日本最初の漫画雑誌『ジャパン・パンチ』を創刊した Charles Wrigman (チャールズ・ワーグマン) である。

「アリマス、アリマセン、アレハナンデスカ」

これ以外に坪内逍遙、矢田部良吉、久米正雄、河合祥一郎、小田島雄二などによる多くの和訳がある。下記はそのごく一部である。

ながらふべきか、しかしまた、ながらふべきにあらざるか
世にある、世にあらぬ、それが疑問じゃ
生きるべきか、死ぬべきか、それが問題だ
やるかやらないか、それが問題だ

生か死か……、それが問題だ

復讐すべきか、すべきでないか

このままでいいのか、いけないのか、それが問題だ

最も面白いのは大阪弁の「やったろか〜、あかんか〜、ほな〜、どないしょ〜」である。

以下は余談であるが、上記の To be or not to be, that is the question. を参考にして下記の英文を和訳していたきたい。実はこれは古い英語の joke であるが、昭和初期に、ある旧制中学校の英語の先生が面白半分に出題した試験問題である。

To be to be, ten made to be.

生徒は真面目にこの難問に取り組んだが、すべて「迷訳」や「珍訳」であつたらしい。その一例が「存在をあることは十であり、それがあることである」であった。数十年前、筆者も挑戦したが、結局分からなかった。この問題のために皆様が貴重な時間を浪費されるのは忍び難いので、早速、正解を下記に紹介する。

飛べ飛べ天まで飛べ!

これは付録であるが、下記の英文は「言うまいと思えど今日の暑さかな」の英訳のひとつである。前半は日本語の発音にできるだけ近い英語の発音を基にした英文で、いい加減な英訳であるが、声に出して読んでみていただきたい。

You might or more head today's hot fish.

ところが、この英文を真面目に和訳した人がある。それは「あなたが上に立つかもしれませんが、または以上は今日は、熱い魚の上に立ちます」であったが、この日本語も怪しい。

1月は南半球では夏であるが、日本では冬であるから、「言うまいと思えど今日の寒さかな」の英訳例をお目に掛けよう。いうまでもなく、これもいい加減な英訳である。

You might or more head today's some fish.

ⅢⅢⅢ あなたの英語大丈夫？

自分では正しいと思い込んでいる英語を使った結果、誤解を招いたり、恥をかいたりしているが、自分では気が付かないことがある。下記の日本語とその英訳をチェックし、誤訳があれば改訳していただきたい。余りにも

英 誤 徒 然 草

英 誤 徒 然 草

易し過ぎるかもしれないが、その節はご容赦を。正解は問題 (10) の下にある。

- (1) その時、彼女は子供連れだった。
At that time she was with child.
- (2) ゴミの捨て方が分かりません。
I don't know how to dump.
- (3) 彼はバスで通勤している。
He goes to work by a bus.
- (4) 私はシャツをなくした。
I lost my shirt.
- (5) 新聞はありますか？
Do you have paper?
- (6) 私は犬を飼いたい。
I want to keep a dog.
- (7) 私は回復しました。
I am fixed.
- (8) ひとりいくらですか。
How much is one person?
- (9) 忘れずに空港へ迎えに来て下さい。
Don't forget meeting me at the airport.
- (10) タクシーを呼んでいただけませんか。
Could you call me taxi?

「ええ、この英語、間違いなの？」と思われる方も結構あるかもしれない。では、ひとつずつ check しよう。

- (1) be with child は pregnant (妊娠している) という意味である。be with a child の a が抜けている。
- (2) この英文は、「私はウンチの仕方が分かりません」という意味である。問題は動詞 dump である。自動詞と他動詞の違いについて関心がない人が多いが、この dump は目的語がないので、他動詞ではなく自動詞である。自動詞として7つの意味で使われるが、その中のひとつが米語の俗語で「ウンチをする」という意味である。「ゴミを捨てる」わけであるから当然、目的語の「ゴミ」(the trash) が必要である。正解は、I don't know how to dump the trash. である。
- (3) 直訳すると、「彼はバスの隣りにある職場へ行く」という意味になる。問題は by a bus である。「～に乗って」という交通手段を表現するときは、「by + 無冠詞名詞」で、by bus, by car, by train, by ship, by plane のように表現する。しかし、by a bus の by は

交通手段を表すのではなく、「(バスの) すぐそばに」という意味の前置詞である。したがって by a bus の a を削除しなければならない。

特に地方ではバスの回数が少なく、毎日マイカーで通勤している人も多い。では「私は毎日マイカーで通勤している」を英語でどのように表現するか考えてみよう。I go to work by my car everyday. といえそうだが、by my car とはいわない。「通勤する」という意味を具体的に表すために commute を使って、I commute to work in my own car everyday. といえよ。

- (4) lose one's shirt はアメリカの俗語で、「(ギャンブルなどで) 無一文になる」という意味であるから、この英文は「私は無一文になった」ということになる。正解は I lost my shirts. のように複数形の shirts を使わねばならない。日本人は単数・複数の差について鈍感である。cloth は「布切れ」で、複数形の clothes は「衣服」である。間違っ「衣服」の意味で cloth を使っている人が案外多い。要注意！
- (5) この英文は「紙はありますか」という意味になる。新聞は newspaper であるが、単に paper ともいう。「紙」という場合の paper は不可算名詞であるが、新聞を意味するときは可算名詞扱いになる。したがって、この場合は不定冠詞 a をつけて Do you have a paper? にしなければならない。(1) (3) の場合と同じように、a の有無について注意を払う習慣を身につける必要がある。
- (6) このままでは「私は犬を閉じ込めておきたい」という意味になる。正解は I want to have a dog. である。
- (7) fix には多くの意味がある。自動詞としては7つ、他動詞としては23もの意味がある。米語の俗語で、主に動物の場合であるが「去勢する」という意味で fix が使われることがある。したがって、I am fixed. は「私は去勢されました」ということになる。具体的に身体の部位が回復したときは、My knee is fixed. (膝は回復しました) のように言えばよい。
- (8) このままでは「人間ひとりいくらですか？」という意味になる。まるで人身売買になってしまう。How much is it for one person? が正解。
- (9) この英文は「空港へ迎えに行ったことを忘れないで」という意味である。

つまり、forget ~ ing は「～したことを忘れる」という意味であり、「～することを忘れる」は forget

to ~ という。したがって、この場合は Don't forget to meet me at the airport. というべきである。同じことを Remember to meet me at the airport. ともいう。forget to ~ と forget ~ ing の意味の違いを忘れないように！

- (10) Could you call me taxi. は勿論正しい英文であるが、このままでは「私をタクシーと呼んでください」という意味になる。不定冠詞 a の有無については既に説明済であるが、「たかが a, されど a である」。

|||| やはり赤ちゃんは……

ここで気晴らしにジョークをひとつ。

A woman holding a baby got on a bus. The bus driver looked at the baby and said, "That's the ugliest baby I've ever seen."

The woman got angry and sat down near the back of the bus. The man beside her saw that she was upset. "Is something wrong?" he asked.

"Yes," she replied. "The bus driver was very rude to me." "That's terrible," said the man. "He shouldn't be rude to passengers." "I know," said the woman. "I think I'll go up there and give him a piece of my mind." "Good idea," said the man. "Here let me hold your monkey."

赤ちゃんを抱いた女性がバスに乗り込んできました。バスの運転手は赤ちゃんを見て言いました。

「今まで見たなかでいちばんブサイクな赤ん坊だ」
女性は怒って、バスの後ろのほうに座りました。隣の男性が、女性が腹を立てているのに気づき、聞きました。

「どうなさいましたか？」
「ええ」と女性は答えました。
「バスの運転手が私に対してとても失礼な態度をとったのよ」

「それはひどい」と男性は言いました。
「乗客に対して失礼な態度をとってはいけないね」
「そうでしょ」と女性は言いました。
「あそこへ行って、ちょっと言ってくるわ」
「それはいい考えだ」と男性は言いました。
「じゃあ、僕があなたのサルを抱いてみましょう」

このジョークでは the ugliest baby と、言ったバスの運転手に対して、乗客が失礼だと反応して母親の味方の

英 誤 徒 然 草

ふりをしていたが、赤ん坊を抱くとき、サルだと言った。母親に対するこの乗客の態度のずれにこのジョークの面白さがある。

|||| キャリア

やや古い話であるが、ある若い女性が知り合いのアメリカ人に「私はキャリア・ウーマンになりたい」と言うつもりで、I'd like to become a career woman. と言ったが、全く通じなかった。最初に「やや古い話であるが」と書いたのは、今は「キャリア・ウーマン」は性差別にあたるとして、使われない傾向にあることを意識したからである。それはそれとして、この英文は正しいのに、何故通じなかったのだろうか？

その原因は英語の career woman の career を間違っ「キャリア」と発音したからである。つまり、彼女の言った英語がこのアメリカ人には I'd like to become a carrier woman. と聞こえたのである。

career は (生涯の) 仕事、職業；経歴という意味で Merriam - Webster Dictionary は a profession for which one trains and which is undertaken as a permanent calling (特殊な訓練を受け長期的に天職として取り組む職業) と解説している。career diplomat (外交官)、career doctor (医師)、career lawyer (弁護士) のようにいう。昨年、話題になった小室圭さん、今年2月の弁護士試験にパスして a career lawyer になれるかどうか？

余談であるが、公務員は「キャリア組」と「ノンキャリア組」に大別されるが、英語では elite bureaucrat, non-elite bureaucrat という。bureaucrat は「官僚」という意味である。

ところで、肝心の career の正しい発音は上記の「キャリア」ではなく、Korea とほぼ同音で「コリア」である。アクセントの位置も異なる。日本語では carrier も career も同じく「キャリア」と発音するので、彼女の英語が相手に通じなかったわけである。なお、詳細は省略するが、carrier も career も語源は共にラテン語で、究極的に「四輪車」を意味する car である。

ご承知のように、carrier は主に運送会社、運送人などの意味で用いられるが、forwarder も広義の carrier である。残念ながら carrier には「保菌者」という意味もあり、コロナ感染者を a COVID-19 carrier ともいう。

(つづく)

寅年のことわざ

2022年は寅年ですね。寅は十二支の3番目で、方角は東北東となり、時刻でいうと午前3時頃から5時頃です。中国では十二支の各々に動物を当てはめたところから、寅は「虎」となります。

中国人は普通、虎を「老虎」と言います。これは年老いた虎という意味ではありません。子供の虎を「小老虎」と言います。虎の勇ましくてたくましいというイメージから「秋老虎」(残暑のことで、秋になっても真夏の猛暑は虎の勢いのように来る)、「母老虎」(気性の荒い女性)、「紙老虎」(張り子の虎、外見は強そうだが実は弱いもの)などの表現が派生しました。

虎は動物の王様であり、また、中国の東北地方を中心に生息しているだけに「虎」にまつわることわざも多いのです。ここで「虎」に関する日本と中国のことわざをご紹介します。

一、日本にも中国にもあることわざ

○「不入虎穴、焉得虎子」→「虎穴に入らずんば虎子を得ず」

これは「後漢書」(中国、後漢(25年-220年)時代を記した紀伝体の歴史書)にある言葉で、虎の棲む穴に入らなければ貴重な虎の子を得ることができないため、何事も危険を冒さなければ成功を収めることはできないという喩えです。

○「騎虎難下」→「騎虎の勢い」

虎に乗ったら降りるのは難しいとの意味で、物事に勢いがついて途中で止めにくいことやいったん関わりを持った以上、途中で身を引くことはできないことを喩えます。日本語では「乗りかかった船」とも言います。

○「虎尾春氷」→「虎の尾を踏む」

虎の尾を踏み、春の氷の上を歩むように非常に危険または困窮していることを表し、この上もなく危険なことの喩えです。

○「放虎归山」→「虎を野に放つ」

虎を放って山に帰すことで、敵を逃してや

ると将来災いを残すということの喩えです。日本では「千里の野に虎を放つ」とも言い、禍のもとになる危険なものを野放しにすることを喩えます。

二、中国の独特のことわざ

○「調虎离山」

「虎を山からおびき出す」という意味で、相手を有利な場所からおびき出し、その機に乗じて行動を起こすという喩えです。例えば「使調虎离山計」は「おびき出し」の計を用いるとのことです。

○「谈虎色变」

虎に傷つけられた人は虎の話聞くだけで顔色が青ざめる、非常に恐れることを表現し、ふだん恐れているものであれば、そのうわさをしただけで顔色が変わることの喩えです。

そのほかに、ほかの動物の名と一緒に使ったことわざもたくさんあります。例えば「虎头蛇尾」は、始めは盛んで終わりが振るわないことの喩えで、日本では「竜頭蛇尾」と言います。「狐假虎威」(虎の威を借る狐)は、権力や権勢のある人の力をかさに着ている人の喩えです。「画虎類狗」(虎を描いて狗に類す)は、虎を描こうとして犬の絵になってしまうことから、立派すぎるものや大き過ぎるものを求めたため、失敗してしまうことを喩えます。また、「九牛二虎之力」は、9頭の牛と2匹の虎に匹敵する強い力の意味で、事柄を成功させるための物凄い力、大変な力の喩えです。そして、「龍騰虎躍」は、活気に満ちて沸き返るような、勇ましく活動する様子を表します。

寅年は強さと行動力のイメージがある年だと言われています。2022年はぜひ「龍騰虎躍」の一年であるように祈ります。

中国語 一言レッスン

Zhù xīn nián kuài lè! Wàn shì rú yì!
祝 新 年 快 乐! 万 事 如 意!
(新年おめでとうございます!
あなたの心の願いがすべて叶いますように!)

同じ漢字でも……日中「漢字あれこれ」

(その117)

樊 婷 婷
(ハン・ティンティン)Brush Up
Your Logistics English

No.149 (通算165回)

山 田 雅 重

第235号課題文

試訳

次の2つの日本語の意味を英語で表現してください。

(1) 11月22日付のemailでお知らせしましたように、下記のFCL貨物は40フィート・コンテナ3本に詰め込み、Memphis向けに“JIFFA STAR”で積み出しました。この貨物はロングビーチ港CYで輸入通関を済ませてから鉄道に載せ替えてください。

(2) 上記の混載コンテナ(No. JIFU124733)を今朝、当社のCFSでデバンしたところ、標記の貨物に水漏れの跡がありました。このコンテナの天井に小さな穴がいくつかあり、そこから水が入ったのがこの事故の原因ではないかと思われます。

(注) (1)については、『国際物流英語』127頁を参考にして下さい。

(2)については、『国際物流英語』185頁を参考にして下さい。

(1) As we informed you in our November 22 email, we stuffed the under-mentioned FCL cargo into three 40-foot containers and shipped them for Memphis by “JIFFA STAR.” Please forward the cargo by rail after import customs clearance at Long Beach Port CY.

(2) When we unstuffed the above consolidated container (No. JIFU124733) in our CFS this morning, we found some trace of a leakage of water into the cargo. There are several small holes in the ceiling, and water seems to have dripped from them and caused this accident.

第236号課題文

次の2つの日本語の意味を英語で表現してください。

(1) 貴地の荷受人から「以前は本船到着3日後に混載LCL貨物を引き取れたが、最近では引き取るのに5日以上かかる」という苦情が当地のあるシッパーに届いたようですが、何故それほど日数がかかるのでしょうか。

(2) 損傷した貨物のコンサイニーからの求償に備えて、サーベイヤーによる調査が必要であると判断します。諸費用は貴社で負担いただくこととなりますが、調査の手配の可否を至急お知らせください。

(注) (1)については、『国際物流英語』128-129頁を参考にして下さい。

(2)については、『国際物流英語』185頁を参考にして下さい。

2月18日までにJIFFA事務局あてに郵送またはファックスでお寄せください。
答案用紙はA4判サイズを使用し、①必ず、1行おきにする②省略文ではなく完全な文章を書くこと③大文字ばかりの文章を書かないこと、をお願いします。
答案は添削後、本人あてに返送しますので、氏名、社名、住所(郵便番号)を明記ください(自宅を希望する場合は「自宅」と明記ください)。

送付先：一般社団法人 国際フレイトフォワードーズ協会
〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14
アクロス新川ビル・アネックス4F
電話：(03) 3297-0351 FAX：(03) 3297-0354
E-mail：gene@jiffa.or.jp

業界関連トピックス

コンテナ運賃の高値継続の予想

米国投資銀行のJefferiesはこのほど、今年のコンテナサプライチェーンの混乱は改善、運賃は下落する可能性があるが、大幅な下落は期待しにくいとの予測を発表した。第1四半期（1-3月）は、新造コンテナ船の引き渡しとともに、中国の春節と冬季オリンピックで生産活動が鈍化し、輸送需要の減退で運賃が下落する可能性はあるが第2四半期（4-6月）からは反転を見込む。それ以降は現在の水準より低い、2019年以前の水準には戻らないと予想、サプライチェーンの混乱とコンテナ機器の需要が続くため、2022年のコンテナ運賃は昨年と同程度の水準で推移するものと予想している。

貨物滞留時間アジアは改善

Container xChange（独）と海事・ロジスティクス研究組織のFraunhofer CML（独）がまとめたレポートによると、21年のコンテナ貨物のターンアラウンドタイム（デポ滞在時間）は積み出し地のアジアで急速に改善、短縮した一方、仕向け地の欧州、北米ではいぜん数十日を要し、世界のサプライチェーンの回復を妨げている。アジアの平均ターンアラウンドタイムは中国が前年の61日から5日へと急改善したほか、ベトナムが9日、シンガポールが11日、タイが16日、インドネシアが19日とそれぞれ前年から短縮した。米国は50日で前年の66日から短縮したものの長期滞留傾向にあり、港別ではニューヨークが61日で最も長く、ヒューストンが59日、サバンナが56日、ロサンゼルス／ロングビーチは40～42、欧州は英国が51日、ドイツが25日だった。

中国が松材輸入検疫を強化

船社の情報によると、中国税関総署は2月1日発効で、マツノサイセンチュウの侵入防止のため松材の輸入検疫を強化する。韓国、日本、米国、カナダ、メキシコ、ポルトガル、スペインからの丸太や製材を含む松材を対象に、(1) 指定港のみでの輸入、(2) 輸出国検疫当局の植物検疫証明書（試験、燻蒸・熱処理を受けた場合はその詳細を記載）の提出が義務付けられる。指定港は連雲港、南京、寧波（北侖、舟山）、福州、青島など。

21年度の物流コスト比率上昇

日本ロジスティクスシステム協会（JILS）が発表した2021年度物流コスト調査の結果によると売上高物流コスト比率は5.70%（全業種平均。速報値）となり、前年度から0.32ポイント上昇、過去最高を記録した。21年7月から12月にかけてアンケート調査を実施し、計195社から有効回答を得た。前年度比較が可能な2年連続回答企業（162社）による物流コスト比率（全業種平均）は5.61%（全業種平均。速報値）で、前年度比0.07ポイント上昇した。値上げ要請については回答企業（169社）のうち66.9%（113社）が要請を受けたと回答（前年度比16.1ポイント減少）、これらの企業のうち98社（86.7%）が「応じた」と回答（同9.1ポイント減少）した。

米小売輸入高水準も伸び率鈍化

米国小売業協会（NRF）などによると、小売り商品の輸入需要は高水準を維持しており、いまだサプライチェーンは大量の輸入貨物を円滑に輸送する根本的解決策を持たないままで、輸入港では輸入コンテナの滞留が続いている。新変異種オミクロン株の拡大がサプライチェーンの労働力にどのような影響を与えるか見通せず、再び巣ごもり需要が高まる懸念もあるとしている。一方、米国の経済指標では短期的な成長率は鈍化し、貿易量全体の伸びも通常の水準に戻りつつあり輸入量の2ケタ増が今年も続くとは考えにくいという。

マレーシア、比がバイオ燃料義務化

マレーシア・パーム油庁（MPOB）はパーム油由来のバイオ燃料を20%混合したバイオディーゼル燃料「B20」の使用を年内に全国の運輸業界に義務付ける方針を発表した。温室効果ガス（GHG）削減策の一環としてパーム由来のバイオディーゼルの生産を推進、2020年1月からクダ州ランカウイ島で運輸業界向けのB20の販売を開始し、これを全国に拡大するもの。フィリピンのエネルギー省も軽油に混ぜることが義務付けられているココナツバイオ燃料の混合率を現行の2%から3%に引き上げる可能性について近く協議すると発表した。

業界関連トピックス

FMCが船社の事業慣行で調査

米国連邦海事委員会（FMC）はこのほど、Wan Hai Lines（台湾）と同社の米国法人を、コンテナ返却にかかわる料金徴収に関して合衆国法典46編41102条違反の疑いで捜査を開始した。FMCによると、Wan Haiは2021年春から、返却コンテナを指定のターミナルで受け付けなかったにもかかわらず21回にわたり顧客に延滞料を請求したとして顧客から延滞料免除を求められていた問題を取り上げた。またOcean Network Express（ONE）に対しても、B/Lに記載されていないフォワーダーがデマレッジを支払う義務があるかどうか、B/L上の「Merchant」の定義をめぐる調査に乗り出した。

21年の中欧班列貨物実績29%増

中国の国家鉄路集団（国鉄集団）が発表した中国と欧州を結ぶコンテナ列車、中欧班列の2021年実績は運航本数が1.5万本と前年比22%増、コンテナ輸送量は146万TEUで29%増加した。

比産バナナの全量検査撤回

フィリピン農務省植物産業界局によると、日本政府がこのほど、輸入されたフィリピン産バナナ（キャベンディッシュ種）に対する全量検疫検査手続きを撤回した。フィリピンからは現在、82社の輸出企業が日本にキャベンディッシュバナナを輸出しているが、日本政府が義務付けていた検査基準や植物検疫手続きを高い基準で順守してきているため、今後は全量検疫検査の対象から外されることになり、日本へのバナナ輸出量がさらに拡大する見通しだという。

21・22年度外貿コンテナ増加の見込み

日通総合研究所は、21年度の外貿コンテナ貨物が輸出で前年度比9.0%増の484.4万TEU、輸入で2.8%増の725.9万TEUとともにプラスに転じ、さらに22年度は輸出が4.5%増の506万TEU、輸入が2.6%増の745万TEUと増加する見通しを発表した。

中南米進出日系企業6割が黒字

日本貿易振興機構（ジェトロ）の中南米進出日系企業調査によると、21年の営業利益見込みについて、中南米7カ国全体では61.7%が「黒字を見込む」と回答、また51.3%が「前年と比べ改善」、15.8%が「同恶化」と回答した。中南米7カ国（メキシコ、ベネズエラ、コロンビア、ペルー、チリ、ブラジル、アルゼンチン）に進出する日系企業714社を対象に調査したもので、509社から有効回答を得た（有効回答率71.3%）。DI値（改善から悪化を引いた割合）は中南米全体では35.5%。各国別にみても、ベネズエラを除く全ての国で前回調査（20年9月）に比べ大幅に改善した。

BIFAが英政府に競争状況調査を要請

英国のフォワーダー企業を代表する団体の英国国際貨物協会（BIFA）はこのほど、英国政府に現在のコンテナ貨物市場における競争状況を調査するよう文書で要請した。船社コンソーシアムのEU競争法適用除外により、2015年には主要コンテナ船27社の市場占有率が15.3%だったものが、現在では3大アライアンスに集約、一部の主要航路での市場占有率は40%を超え、サービス水準の低下と運賃の高騰に貢献していると、コンテナ船社間のビジネスの取り決めを慎重に検討、競争法に違反しているかどうかを確認するよう各国政府に呼びかけていくとしている。

FIATAがMaerskのSC締め出し批判

国際貨物輸送業者協会連合会（FIATA）はこのほどコンテナ船社の非競争的状況を批判、独占禁止法／反競争法の適用除外に対する調査と対応を関係機関に求めた。声明の中で、A.P. Moller-Maerskによる契約運賃からスポットレートへのシフトは従来の商慣習に変更をもたらすと「深刻な懸念」を示し、あらゆるドアツードアの輸送サービス提供者であるフォワーダーが経済へのアクセスを制限されることは、荷主と消費者が最終的に最悪の打撃を受け重大な不利益を被るだろう、と警告、米国連邦海事委員会（FMC）と豪州の競争消費者生産性委員会（ACCC）による調査開始を歓迎したうえで、他国にも独禁法適用除外によるあらゆる影響への対応と対処を要請した。

JIFFA FORUM

協会活動報告

11月

2日(火)	9:30～17:15	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑦
4日(木)	9:00～17:00	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑤
5日(金)	9:30～17:30	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑧
8日(月)	16:00～17:00	第106回フォーディング委員会	● ウェビナーの報告について ● 令和3年度上期国際複合輸送実績報告について ● 昨今のコンテナ航路の混乱について ● 我が国、アセアン諸国、他国の物流事情に関する情報交換について
9日(火)	9:30～17:15	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑨
	9:30～17:15	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑥
	16:00～17:00	第106回語学研修委員会	●「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)について ●「JIFFA初級中国語講座」(東京開催)について ●「英語プレゼンテーション」のオンラインバージョンについて
	18:30～20:30	語学研修委員会主催	●「JIFFA初級中国語講座」試験
10日(水)	16:00～17:00	第106回広報委員会	● JIFFA NEWS新年号(2022年1月発行)編集について ● JIFFA HPについて ● 研修会(設立40周年記念事業)について
11日(木)	9:30～16:45	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑦
	14:30～17:40	語学研修委員会主催	●「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)⑩
12日(金)	15:00～17:00	第106回教育委員会	●「海外駐在員のための研修会」について ● 令和3年度「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催・名古屋開催)進捗状況および試験問題作成について
15日(月)	16:00～16:30	第107回総務委員会	● 会員の異動について ● 令和3年度JIFFA活動報告会について ● 令和3年度総務委員会予算実施状況について
16日(火)	9:30～17:00	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催)⑩
	9:30～17:15	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑧
17日(水)	15:00～17:00	第106回法務委員会	● JIFFA NEWS寄稿Q&Aについて ● 前回の委員会(2021/10/20開催)後の会員からの問合せについて ● WAYBILL発行の弾力化検討について ● 令和3年度事業計画運送書類約款見直し検討について
18日(木)	9:30～16:45	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑨
	14:00～15:00	第45回幹事会	
19日(金)	16:00～17:00	第106回情報委員会	● セミナーについて ● 第7次NACCS更改について ● IT関連情報について
25日(木)	9:30～17:00	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(名古屋開催)⑩
	16:00～17:00	第106回国際交流委員会	● 今年度(2021年度)事業計画について ● 中国関連情報について
26日(金)	14:30～17:40	語学研修委員会主催	●「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)⑪

JIFFA FORUM

協会活動報告

12月

1日(水)	11:00～13:00	第109回「国際複合輸送士資格認定講座」審査委員会	●「国際複合輸送士資格認定講座」受験有資格の決定について ● 試験問題の最終確認について
6日(月)	16:00～17:00	第107回フォーディング委員会	● ウェビナー再配信視聴状況の報告およびその後のモニタリングについて ● 我が国フォーダーの海外進出状況と外国フォーダーの日本進出状況調査開始について ● 来期JIFFA行事予定について ● 我が国、アセアン諸国、他国の物流事情に関する情報交換について
7日(火)	13:30～15:30	語学研修委員会主催 (オンラインセミナー)	●「第6回アセアン言語(タイ語)セミナー」
	16:00～17:00	第107回語学研修委員会	●「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)について ●「JIFFA初級中国語講座」(東京開催)について ● 令和3年度下期講座について
8日(水)	10:00～11:40	教育委員会主催	●「国際複合輸送士資格認定講座」(東京・名古屋)同時試験
	16:00～17:00	第107回広報委員会	● JIFFA NEWS新年号(2022年1月発行)編集状況について ● JIFFA HPについて ● 研修会(設立40周年記念事業)について ● 令和4年度事業計画(案)について
9日(木)	14:30～17:40	語学研修委員会主催	●「JIFFA実用英語通信文講座」(東京開催)⑫
10日(金)	13:30～15:30	語学研修委員会主催 (オンラインセミナー)	●「第5回アセアン言語(インドネシア語)セミナー」
13日(月)	15:00～17:00	第107回教育委員会	● 令和3年度「国際複合輸送士資格認定講座」(東京開催・名古屋開催)終了報告について ●「海外駐在員のための研修会」について ● 令和4年度事業計画(案)について
14日(火)	15:00～16:00	語学研修委員会主催	●「JIFFA初級中国語講座」審査委員会
	16:00～16:35	第108回総務委員会	● 令和3年度JIFFA活動報告会について ● 令和4年度事業計画(案)について
15日(水)	11:30～13:00	第110回「国際複合輸送士資格認定講座」審査委員会	●「国際複合輸送士資格認定講座」合格者の決定について ● 表彰者の決定について ● 認定証授与式の日程について
16日(木)	14:30～15:30	語学研修委員会主催	●「JIFFA実用英語通信文講座」試験
17日(金)	13:30～15:30	情報委員会主催 (オンラインセミナー)	●「(独法人)情報処理推進機構(IPA)選出による10大脅威2021年度の主要テーマの解説について」
	16:00～17:00	第107回情報委員会	●「IPA選出による10大脅威2021年度版の主要テーマ解説」オンラインセミナーについて ● 第7次NACCS更改について ● IT関連情報について
20日(月)	16:00～17:00	第107回国際交流委員会	● 今年度(2021年度)事業計画について ● 令和4年度事業計画(案)について ● 中国関連情報について
23日(木)	15:00～17:00	第107回法務委員会	● JIFFA NEWS寄稿Q&Aについて ● 前回の委員会(2021/11/17開催)後の会員からの問合せについて ● WAYBILL発行の弾力化検討について ● 令和3年度事業計画運送書類約款見直し検討について

※「令和3年度協会活動報告会資料」12月15日(水)～12月27日(月)まで会員限定でホームページへ掲載

JIFFA FORUM

会員各社の素顔

(株)日本敬運国際物流

当社は、主に日中国際物流を展開しております。

弊社の創立社である、親会社の青島聯力国際物流有限公司 (Freightman International Logistics Co., Ltd.) は中国山東省地区中で日本への海上輸送ルートが最も多く強みのある国際物流会社です。

親会社である、青島聯力国際物流有限公司1966年青島にて会社を創立、事業拡大のため中国国内



では上海、天津、大連、煙台、威海に主張所増設。海外では韓国、日本と事務所を設立。

株式会社日本敬運国際物流は青島聯力国際物流有限公司の日本支社であり、2015年日

本大阪市平野区にて事務所倉庫を設立。倉庫の面積は680平方メー

トル。事業内容は貨物の梱包・貨物のトラック積み込み・貨物の国内配送・書類の確認フォーム申請・輸出通関・貨物の積み込み・海上/航空輸送(船・飛行機)・輸入通関・港で貨物のピックアップ国際物流に関わる業務を幅広く行っております。

昨年2021年に正会員としてJIFFAへ入会させていただきました。

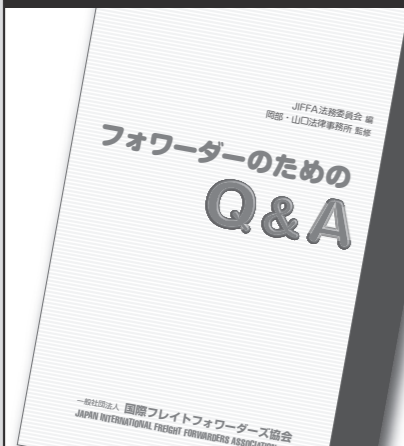


弊社はまだ若い会社ではありませんが、顧客のニーズに合わせてより良いサービスを提供するため誠意ある事業、顧客との信頼関係を第一に社員一同日々精進を重ねて参ります。

JIFFA会員の皆様今後とも、ご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

Keiun

2017年3月発行 フォワーダーのためのQ&A



- | | |
|-----------------|--------------|
| 第1章 運送書類 | 第3章 事故 |
| 1) B/L | 1) 貨物ダメージ |
| 2) B/L, Waybill | 2) 共同海損 |
| 3) Waybill | 3) 遅延 |
| 4) 元地回収 | 4) 運送責任 |
| 5) 保証渡し | 第4章 代理店 |
| 6) B/L紛失 | 1) 代理店 |
| 7) 貨物受渡 | 第5章 その他 |
| 8) 危険品 | 1) 危険品 |
| 9) 賠償責任保険 | 2) 高価品 |
| 10) 裁判管轄 | 3) 標準取引条件 |
| 第2章 貨物受領書 | 4) 改正SOLAS条約 |
| 1) FCR | 5) 税関事務管理人 |
| | 6) 事案研究 |

2000年7月以来、機関誌「JIFFA NEWS」に掲載が続いている「フォワーダーのためのQ&A」。これまで掲載してきた60回分の内容を現状を踏まえたものに刷新！
テーマに応じて5種のカテゴリーに分類のうえ、更に各章においてもできる限り細分化し、直面する問題の解決のために参照したい記事にたどり着くことができるよう構成されています。
書籍のサイズも携帯性を高めるため、これまでのA4版からB5版に改め、何時でも何処でも役に立つ解説書を目指しました。
新人からベテランの方まで、幅広くご活用いただける「座右の書」として是非！

会員価格 2,200円(消費税込) 会員外価格 3,300円(消費税込)

お申し込みは JIFFA HP “図書刊行物ご案内” から <https://www.jiffa.or.jp/publication/publication.html>

JIFFA FORUM

会員総数
(2021年12月末時点)
正会員：509社
賛助会員：14社11団体

会員の異動等のお知らせ (令和3年11月～12月)

入会	
令和3年12月1日付	プライムスター(株)《正会員》 〒478-0001 愛知県知多市八幡字汐海道136-6 ・代表取締役 成本 昌泰
〃	ブリリアントトランスポート(株)《正会員》 〒150-0043 東京都渋谷区道玄坂1-19-11 ・代表取締役 山本 哲平
社名変更	
令和3年12月1日付	(新) SBS古河物流(株)《正会員》 (旧) 古河物流(株)
住所変更	
令和3年11月1日より	ワイズテック・グローバル・ジャパン(株)《賛助会員》 〒650-0012 神戸市中央区北長狭通5-1-21
令和3年11月15日より	NKインターナショナル(株)《正会員》 〒104-0042 東京都中央区入船3-1-13 (株)ジャパン・キャリアー《正会員》 〒270-0233 千葉県野田市船形2389-7
令和3年11月29日より	(株)シンコー《正会員》 〒108-0023 東京都港区芝浦4-12-31
令和3年12月3日より	(有)アイ・トレーディング《正会員》 〒300-0812 茨城県土浦市下高津1-22-16
令和3年12月27日より	SBSリコーロジスティクス(株)《正会員》 〒160-6125 東京都新宿区西新宿8-17-1

幹事および委員の異動 (令和3年11月～12月)

委員会名	役職	新任者氏名	会社名・役職	前任者氏名
国際交流	委員	橋口 典雄 <small>はしぐち のりお</small>	(株)住友倉庫 海外事業部 海外企画課長	飯沼 浄 <small>いひぬま きよし</small>
情報	委員	飯柴 優子 <small>いひしば ゆうこ</small>	(株)南海エクスプレス 東日本営業部海上オペレーショングループ マネージャー	廣本 健 <small>ひろもと たけし</small>
情報	委員	二階堂 豪彦 <small>にかいどう ひでひこ</small>	(株)近鉄エクスプレス 京浜輸出営業所 課長	隠岐 馨 <small>おき かおる</small>

JIFFAマークの使用申請について

JIFFAマークは、本協会の会員に限り使用ができます。
使用する際には、JIFFAマーク使用規定に基づき「JIFFAマーク使用申請書」に必要事項を記入して提出願います。
なお、申請の際はJIFFAホームページ「お問い合わせ」よりご連絡願います。

「JIFFAマーク使用規程(抜粋)」

JIFFAマークとJIFFA会員(Member of JIFFA)は一体として表記し、色はJIFFAマークと同様とする。ただし、文字の大きさと字体については任意とする。

日本語表記サンプル



JIFFA 会員

英語表記サンプル



Member of JIFFA

国際フレイトフォワードを支える

ランチ拝見

②



ベトナム女性の日!
Vietnamese women's day

ベトナムでは、会社が昼食の補助をすることが一般的。市内の事務所などでは、ケータリングサービスなどを利用して社員みんなでご飯を食べたりしています。NRS Logistics Vietnamでは今年の“ベトナム女性の日”に特別な昼食が振舞われました。



ある日の昼食

野菜やスープなど3~4品のおかずとご飯が並びます。白米はお代わり自由なので、各々が好きなだけ食べることができます。



女性の日の昼食風景

10月20日は“女性の日”とのことで、日頃頑張る女性全員に感謝の気持ちを伝えるため、この日は特別な昼食が振舞われました。



海鮮鍋

エビ、カニ、貝など海鮮が盛り沢山。カニ出汁の効いたスープはスタッフによるもの。

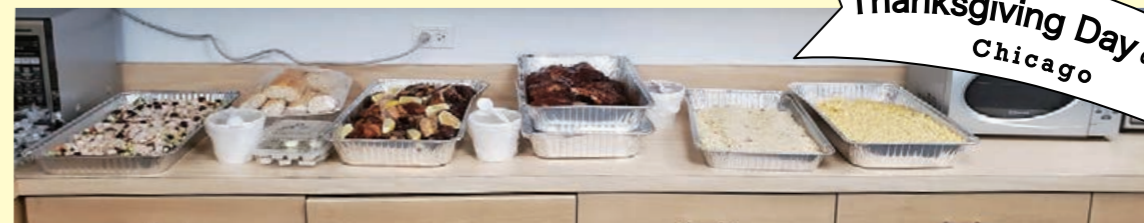


豚の内臓を使った料理



食事の後は、女性スタッフへプレゼントが配られました。

国際フレイトフォワードを支える ランチ拝見



Thanksgiving Dayの前日!
Chicago

セイノーロジックスのシカゴ代理店、Carotrans Chicagoでは今年のThanksgivingの前日、11月24日に会社から従業員にランチが振る舞われました。例年祝日前にはこうした会社から従業員へ労いのランチが提供されることはありますが、今年は特に業績が好調の一方でOperationの負担も大きく、支えてくれた感謝の気持ちが沢山込められていたかと思います。コロナ渦なので一同揃ってではなく、各自が皿に盛り、キッチンや各自の机で食べていました。また、デザートは皆で持ち寄りして、ランチの締めとしました。



Chopped Salad

Oliveが良いアクセントになっていました。



Lemon Chicken Oreganata

LemonとChickenが良い絡みで美味しいです。



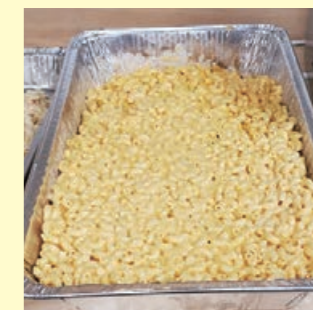
BBQ Baby Back Ribs

甘辛いソースが癖になります。



Rice Pilaf

個人的にはまあまあな感じ。



Mac & Cheese

普通な感じでした。



自分の妻が作ってくれたバナナ&さつまいものBreadです。丁度良い甘さで美味しかったです。



持ち寄りのデザート

https://www.jiffa.or.jp

JIFFAホームページ掲載 最新情報 2021年11月1日～12月28日

【11月】	【12月】
30日 ▶ 韓中航路の1～10月コンテナ荷動き4.9%増	28日 ▶ 韓口航路、港湾混雑で運賃5.5倍に
30日 ▶ 主要6港の9月外貿コンテナ貨物5カ月連続のプラス	27日 ▶ 日通総研荷動き見通し、21・22年度とも増加プラスで推移
29日 ▶ 中国港湾の10月コンテナ取扱量8.4%増・2,452万TEU	27日 ▶ 中国の1～11月コンテナ量7.6%増2.6億TEU
29日 ▶ ベトナム進出日系企業の4割が来年の売り上げ増予想	23日 ▶ 韓中航路荷動き、1-10月は4.9%・284万TEU
26日 ▶ コンテナ運賃急騰が経済回復に不安の影：UNCTAD予測	22日 ▶ 10月の日中コンテナ荷動き 往航16.6%減
24日 ▶ 10月の日本→米国荷動き8カ月ぶり減	21日 ▶ 11月の日本→米国荷動き5.3%減
24日 ▶ 欧州委が廃棄物輸送規則改正案 域外輸送の規制強化と域内輸送円滑化	20日 ▶ 東京港の9月の外貿コンテナ横ばいの26万TEU
24日 ▶ ロサンゼルス港 10月取扱量が8%減 累計22%増・908万TEU	16日 ▶ 先週のSCFI、主要航路はプラスで推移
22日 ▶ ホワイトハウスが3大アライアンスの寡占状態に懸念	14日 ▶ 11月のアジア発北米向け荷動き単月最高
22日 ▶ FMCがコンテナ回送効率化へ新チーム立ち上げ	14日 ▶ 国内64港の21年上半年コンテナ取扱量2.4%増
19日 ▶ 東京港の8月コンテナ取扱個数9%増の27.1万TEU	13日 ▶ 今年の米国小売輸入コンテナ18.3%増・2,600万TEUの予測
18日 ▶ WTOの商品貿易指標が半導体不足などで急落	13日 ▶ WTOが新型コロナ対応の輸出制限措置撤廃を呼びかけ
17日 ▶ 先週のSCFI、5週間ぶりに上昇	10日 ▶ 米下院が海運改革法2021を本会議で可決
16日 ▶ 大連の冷凍・冷蔵倉庫で感染拡大、食品輸入に影響	8日 ▶ 国有「中国物流集団」が新たに発足
15日 ▶ 10月のアジア発北米向け荷動き単月最高	8日 ▶ LA/LB港 コンテナ滞留課徴金を13日に延期
12日 ▶ 輸入関税の申告漏れなど78%減 財務省の20年事務年度輸入事後調査	7日 ▶ 上海スポット運賃、北米西岸航路で新高値
12日 ▶ 9月の世界コンテナ荷動き0.9%増	6日 ▶ 日本のコンテナ荷動き量、26年にかけて年率2.9%増の予想
8日 ▶ 日韓航路の8月実績5カ月ぶりマイナス	2日 ▶ 10月の日韓コンテナ輸送量0.2%増
8日 ▶ CCFI小幅上昇もSCFIは4週連続下落	1日 ▶ LA/LB港の滞留コンテナ課徴金6日まで延期
4日 ▶ 米国のトラックドライバー不足過去最悪の8万人	1日 ▶ 先週のSCFI、需要高水準で3週連続上昇
4日 ▶ 先週の上海コンテナ運賃指数3週連続で下落	
1日 ▶ 主要航路CCFI、SCFIともに下落、南北航路は上昇	

編集後記

明けましておめでとうございます。



年が明け、また一つ年を重ねる夢と希望に胸を弾ませ喜ばれている方がいらっしゃる一方、体力・外見的にもう年をとられなくても良いと思われる方もいらっしゃるのではないのでしょうか。年始には、普段会えない方々と会ったり、また着物に着飾る人々を見たり、スポーツ観戦で感動を受けたりと、何とはなしに晴れやかに気分が高揚するように感じます。今年もJIFFAの会員企業および社員の皆様に多幸が訪れることを祈念いたします。

ところで昔は、お正月には、凧揚げ・羽根つき・かるた（トランプ）等をして、家族や近所の友達と遊び、親戚の方々を呼んだり呼ばれておせち料理、お雑煮、焼餅等に舌鼓を打ち、大人たちはこの時とばかりに朝から晩まで皆でワイワイ気分よくお酒に浸り、飲み疲れるとうたた寝をしていたり、子供たちはお年玉をいただき普段買えない物を買ったりして、本当に心躍る期間だったと思います。その心待ちにした正月を歌ったのが皆さんもご存知（最近の若い方はご存知かわかりませんが）の東くめ作詞、滝廉太郎作曲の唱歌『お正月』です。「早く来い来いお正月」とのリフレインが心情を表しているようです。

そのお正月の風景も以前とは様変わりし、凧揚げもできる空き地は無く、羽根つきはバトミントンに代っていたりして、家で伝統のお正月料理を食べるよりファミ

レス等での外食、宅配ピザを注文しているご家庭もあるのではないのでしょうか。また、朝から飲酒をするのは家族からのそしりを受ける覚悟が必要であったり、それに少子高齢化、核家族化も進み私の家でもそうですが、大人数で集まるご家庭も減少しているようです。家族や親族の結束をはかための慣習として定着してきたお雑煮やおせち料理は各地域・家庭で代々受け継いできた調理方法と味があり、本当に日本の伝統文化のような気がしますが、様々な日本の生活文化と同様に時代とともに変化してきているようです。

新型コロナウイルスは、日本では一時的に小康状況を保っているようですが、海外では、変異ウイルス発生等により再度感染者が増加傾向の国もあり、感染再拡大対策として我が国も含めて3回目のワクチン接種を推奨する動きがあります。この小康状況のなか、人々の行動制約も徐々に解除され日常生活と経済活動を取り戻しつつありますが、まだ先行きは不透明な状況です。そのため今回の新年、私はワクチン接種等の対策を実施している家族や親戚、友達等の良く周知している方々とお正月料理＆少々のお酒で会食をしたいと、この編集後記執筆時に考えていますが、皆さんはどのようにお過ごしになりましたか。経済活動にも言えますが、早く従前の日常生活に戻りたいものです。

K.M.

**JIFFA
NEWS**
第236号
2022年1月

〈編集・発行人〉
一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）
広報委員会
〒104-0033 東京都中央区新川1-16-14
アクロス新川ビル・アネックス4F
☎(03) 3297-0351 ☎(03) 3297-0354
URL: https://www.jiffa.or.jp
1部330円（消費税込み・送料別）
©Japan International Freight Forwarders Association Inc.
●無断で複写・複製することを禁じます。