

コンテナ物流の現状と ONEの取組について

(東京港のつどい 講演資料)

AS ONE, WE CAN.

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社
取締役 専務執行役員 戸田 潤

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部), Ltd. All Rights Reserved

目次

ONE OCEAN
NETWORK
EXPRESS

- 1 コンテナ物流の現状と今後の見通し
- 2 船社からみた東京港の強み
- 3 更なる物流効率化にむけたONEの取り組み

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部), Ltd. All Rights Reserved

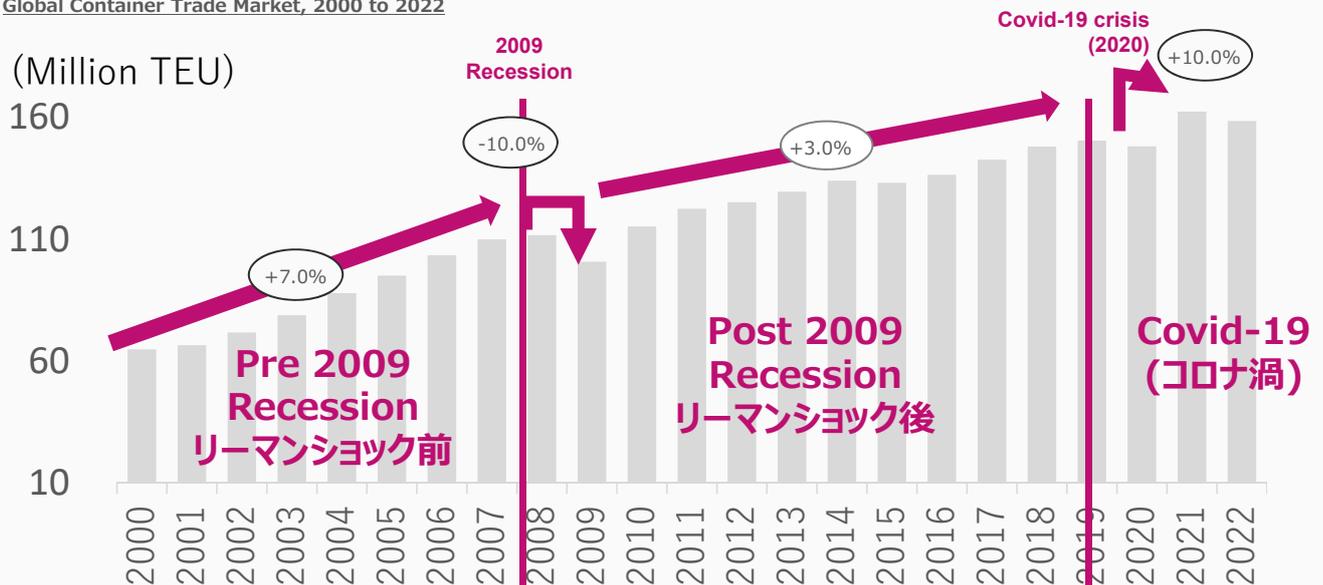
コンテナ物流の現状と今後の見通し

Copyright © Ocean Network Express Japan (港海部). Ltd. All Rights Reserved

これまでの振り返り (2000~2022)

3つのステージにおけるコンテナ荷動きの推移
リーマンショック前 ⇒ リーマンショック後 ⇒ COVID-19 (コロナ渦)

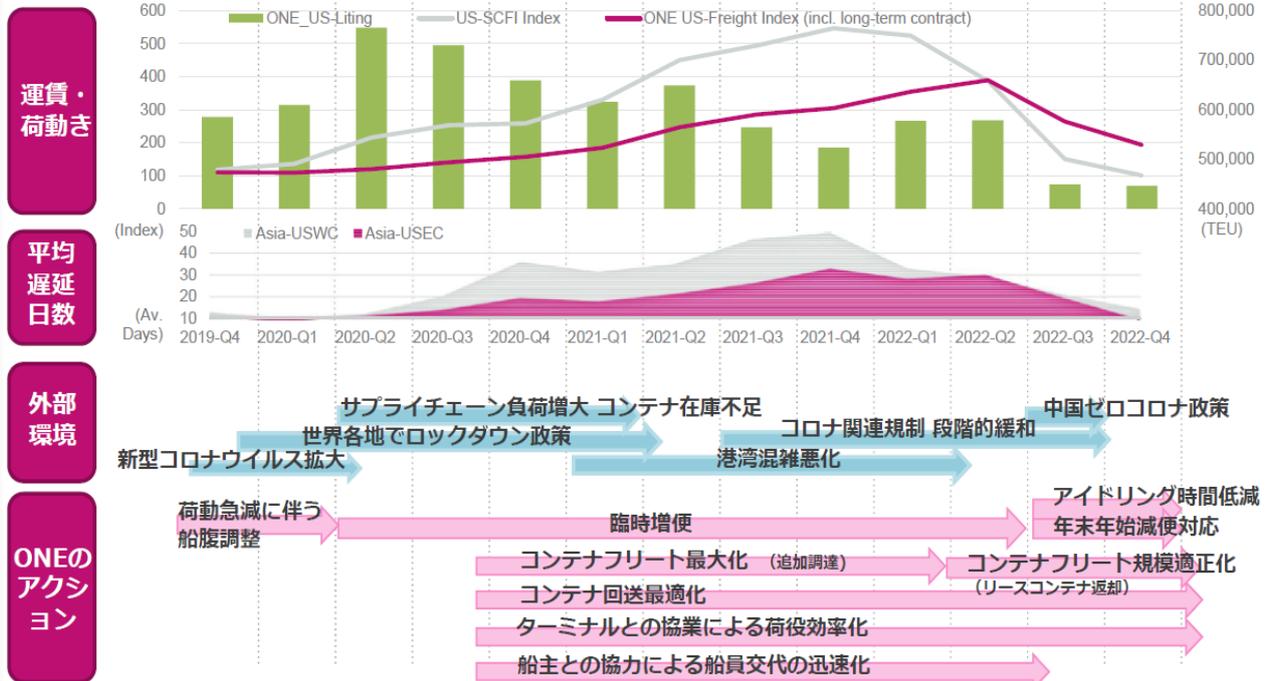
Global Container Trade Market, 2000 to 2022



Copyright © Ocean Network Express Japan (港海部). Ltd. All Rights Reserved

アジア-北米航路運賃・積高・到着遅延日数推移

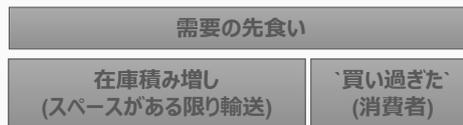
コロナ禍に伴う需給逼迫からサプライチェーンが混乱、運賃急騰。その後、正常化に伴い需給が変化。事業環境の変化に合わせて機動的に対応してきた。



Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

ポストコロナ

□ 巣ごもり需要の消失



□ サービスの正常化と同時に以下要因が重なり、需要と供給バランス及び運賃市況が短期間で大きく変化。

2022年 ロシアによるウクライナ侵攻

⇒ 直接の影響 - ロシア及び黒海へのサービスの休止

⇒ 間接的な影響 -



□ 中国経済の変調 (国内+国外) - 脱中国の加速

アメリカによる中国以外の調達先確保とその影響



Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

パナマ運河通行規制

8月以降水位低下が悪化、運河通行においてドラフト制限および通峡隻数制限がかかり北米東岸/アジア航路において通行混雑、他ルートへのシフトが発生。

紅海危機

外航コンテナ船が攻撃を受け、ONEは喜望峰ルートへ変更。競合他社の多くも同様の変更を実施。

ONEの変化点(アジア・欧州航路)

- 航海日数(喜望峰周り)
スエズ経由との比較で片道約10日-14日延びる
- Weeklyサービス維持の為に必要な追加投入隻数
往復で約3-4週間(=1ループ3-4隻必要) x 7ループ(1月現在)

20隻以上の追加投入が必要⇒本船調達が困難

日々状況は変化。マーケット全体で東西航路の定期サービス維持が困難となりつつある。

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

①日本直航サービスの維持

東西航路 日本寄港直航WEEKLYサービスの維持

<往航>

FP1 (日本・北欧州/日本・北米西岸) 振り子サービス
PN1 (日本・北米西岸) サービス

<復航>

FP1 (北欧州・日本/北米西岸・日本) 振り子サービス
PN1/PN2/PS3/PS5 (北米西岸・日本) サービス

**欠便を最低限に抑えるべく、
配船を調整**

②空コンテナの十分な確保

空コンテナの供給を最大化

供給地である北米からの空コンテナを需要地である日本へ回送。

リースコンテナの確保。

**コンテナ不足とならないよう、
空コンテナを回送**



Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

環境規制への対応

2023/7/3～7に開催された第80回海洋環境保護委員会(MEPC 80)にて、「**2050年頃までにGHG排出ゼロ**」をはじめとする新たに強化されたGHG(Green House Gas)削減目標等を盛り込んだ、「**2023 IMO GHG 削減戦略**」

1月より海運もEU ETS(EU排出権取引制度)対象となった。



コンテナビジネス上の課題

どんな手段で達成するのか？
代替燃料の検討
代替燃料に対する船の整備
カーボンオフセット

いくらになるのか？
本船の新造・改修費用
現状の燃料とのコスト差
排出権取引費用

コストの負担は？
コスト負担の在り方
追加費用の考え方・透明性担保
のための仕組みづくり

目標年	2018年度版	→	2023年度版
2030年 (2008年比)	● 輸送効率最低40%以上削減		● 輸送効率最低40%削減 ● GHG総排出量の最低20～30%削減目安 ● ゼロエミッション燃料等の5～10%普及
2040年 (2008年比)	-		● GHG総排出量の最低70～80%削減目安
2050年 (2008年比)	● 輸送効率最低70%削減 ● GHG総排出量の最低50%削減		● 遅くとも2050年頃までにGHGネットゼロ
今世紀中	● GHG排出ゼロ		-

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部), Ltd. All Rights Reserved

船社からみた東京港の強み

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部), Ltd. All Rights Reserved



立地的優位性

東京中心から北部にかけて、広大な後背地を有し、複数の中核都市が成立している。



日本最大の消費経済圏

1都5県（東京、千葉、茨城、栃木、群馬、埼玉）で約3,400万人の人口を抱えており、日本の総人口の約3割を占めている日本最大の消費圏に最も近い。



基幹産業の集積

北関東内陸部には多くの工業団地が発展しており、基幹工業である自動車・機械工場や部品工場が集積している。



アクセス利便性

1都5県（東京、千葉、茨城、栃木、群馬、埼玉）の経済圏には横浜港よりアクセス距離が短く、利用顧客より好まれる。



•地理的優位性

- アジア域内の主要港では東端に位置しているため、北米西岸港への直線距離が最短。リードタイムが短い。

PROS

東京港を中心に1都5県 約3400万人の後背地を有し、日本最大の消費経済圏

消費経済圏へのアクセス距離が短い

東京港は人々の生活に密接した生活関連貨物の取扱が多く

コマースニーズとして
顧客は東京港を選択

地理的・コマース的理由により

東京港はONEにとって最も重要な寄港地の一つである。

PROS & CONS

CONS

現状では物理的に...

大型コンテナ船の入港に制限がある

ターミナルの交通混雑

各都市へのアクセスが良い



更なる物流効率化にむけたONEの取り組み

Copyright © Ocean Network Express Japan (港務部), Ltd. All Rights Reserved

ONEのアクション – CRU/ICDの展開・活用

CRU/ICDの展開・活用

CRU(コンテナラウンドユース) の推進

ホームページから申請フォームを入手してCRU IDを取得すれば、簡単にCRUの申請が可能。

船社インランドデポの拡充

既存の太田、坂東、古河に加え、新たに山梨、瑞穂、筑波、真岡、伏見を船社デポとして整備。

インランドCY (2022年8月に坂東CYをオープン)

従来の内陸デポの機能に加え、実入りコンテナを取扱い、輸出入のB/Lが切れる当社で国内初のインランドCYを整備。



内航フィーダーを活用したモーダルシフト

新たな内航ルートへの構築

2023年4月以降、阪神港と敦賀・境港・福山・宇部・長崎・熊本・八代・薩摩川内の8港を結ぶ新たな内航ルートを設定済み。

内航船社との連携

モーダルシフトが進む中で、内航船社との連携を更に強化し、幅広い地方港（全国に67港）発着のニーズに対応。（内航船の場合、同じ距離をトラックで輸送した場合と比較し、CO2排出量はおよそ1/6に削減）

外航フィーダー船社との連携

日韓、日中や日台の外航フィーダーも引き続きサービスをご提供し、より層の厚い輸送ネットワークを構築。



Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

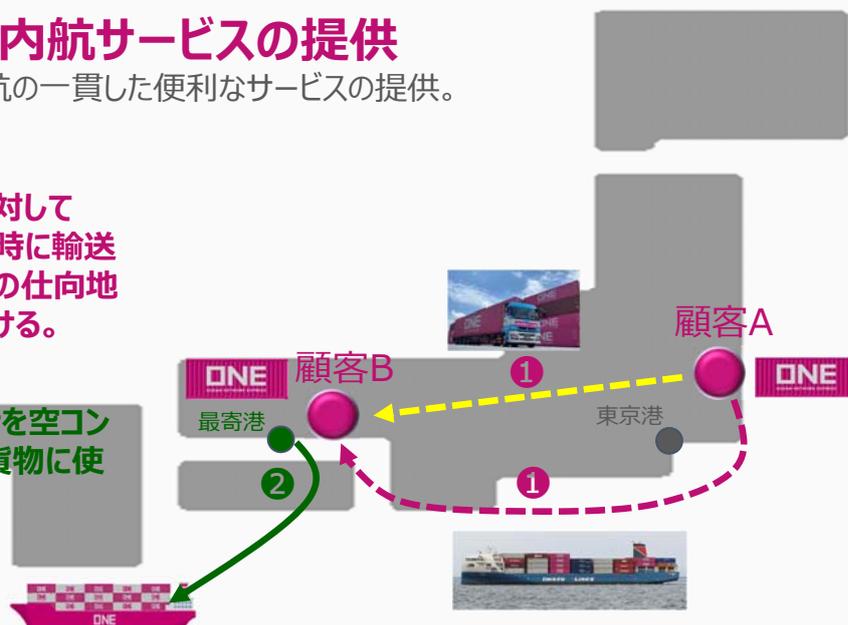
輸出入貨物輸送と国内貨物輸送のコラボ

船社手配による追加内航サービスの提供

同一コンテナを使用し外航と内航の一貫した便利なサービスの提供。

① 顧客Aの国内輸送貨物に対してONEコンテナの利用の上、同時に輸送モードの選択肢を提案。貨物の仕向地近辺で空コンテナの返却を受ける。

② ①で使用したONEコンテナを空コンテナ返却地近辺の顧客輸出貨物に使用する。



Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部). Ltd. All Rights Reserved

ONEは環境に配慮したトラックの新燃料としてリニューアルディーゼル燃料の利用を開始しました。

廃食油や動植物油等を原料として再精製された新燃料で、ライフサイクルアセスメントベースで従来の燃料（軽油）に比較して約90%のCO2排出量削減。京浜間の輸送に従事するトラック一台にこの新燃料を利用。



2022年6月の利用開始以降1年間で約43トンのCO2削減に貢献。

今後、このCO2削減の取り組みにご賛同頂けるお客様とパートナーシップを組みながら利用を拡大することで、持続可能な取り組みにする。

この活動に対して、**東京都が実施している「バイオ燃料活用における事業化促進支援事業」**による支援が決定しました。

Copyright © Ocean Network Express Japan (港湾部), Ltd. All Rights Reserved

ご清聴ありがとうございました