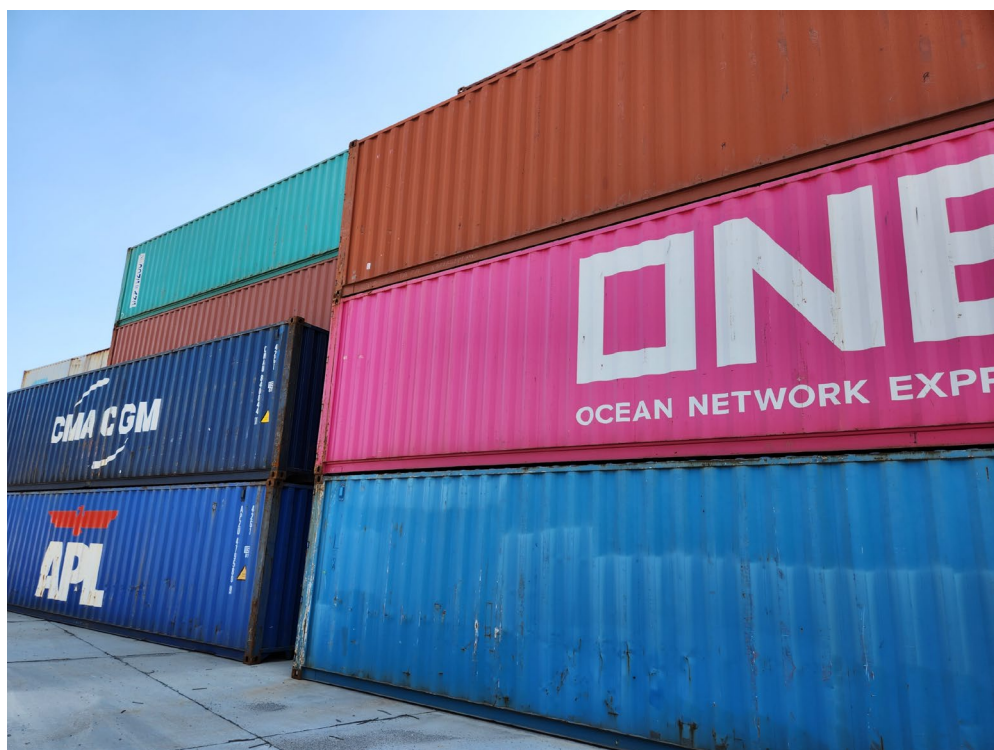


荷主と船社の WinWinのパートナーシップの構築に向けて

坂東インランドコンテナデポ (ICD)



第8回JMC海事振興セミナー
「サプライチェーンの最適化に向けた
荷主と船社の協調関係の深化」

日本海事センター客員研究員福山秀夫

2023年12月6日 (水)

報告内容

1. コロナ禍で浮き彫りになった課題と
パートナーシップ構築の必要性



2. 今後の取組みの方向性



3. 登壇者の講演で明らかになったこと



4. まとめ

1. コロナ禍で浮き彫りになった課題と パートナーシップ構築の必要性

- コロナ禍** : 船社のコンテナ在庫不足
港湾混雑
港湾荷役停滞
物流の混乱・停滞
- コロナ後** : グローバル・サプライチェーンの強靱化
グローバル・サプライチェーンの効率性、計画性・持続可能性
のある物流プロセスを実現させるための取組の必要性の高まり
- 結論** : 荷主と船社による、積極的な協調体制やWinWinのパートナーシップ構築、物流を安定化させる物流プロセスの構築の必要性
- コンテナ船運賃の高騰

2. 今後の取組みの方向性

1) 荷主と船社の連携

- ① **グローバル・サプライチェーンの多様化・多元化**：既存ルート・モードと新規ルート・モードの組合せによるルート・モードの最適化と適正な輸送量の分散輸送体制構築
- ② **最適なコンテナ手配とコスト削減**：コンテナ情報管理の最適化、ICDやICPの活用を前提としたCRUの活用とコンテナ管理の最適化
- ③ **船社サービス品質の向上**：定曜日ウィークリーサービスの維持と運航船スケジュールの順守

2) ルート情報の把握・デジタル化

- ① **輸送状況**――>データの可視化（貨物情報、本船動静情報等）
- ② **港湾状況**――>荷主・船社・港湾の協調によるデータの可視化等
- ③ **港湾混雑の解消**――>船社・港運のコンテナデポ増設、ICD・ICP活用における荷主間共同、DX推進
- ④ **通関手続きの効率化・最適化**――>DXによる簡素化、船社・港湾・荷主・通関業者等の連携

3) 脱炭素化：ICD、ICP活用によるトラック輸送距離削減や船舶燃費規制によるCO2削減

4) 2024年問題：トラック輸送を含む物流プロセスの効率化

3. 登壇者の講演で明らかになったこと

1. (公社) 日本ロジスティクスシステム協会JILS総合研究所マネージャー遠藤直也氏

- ① サプライチェーン途絶は約4割が経験、現実的脅威に→サプライチェーン再構築
- ② 貨物動静情報の可視化、精度向上と早期入手→大手荷主がトラッキングシステム導入
生産や販売との連動における荷主と船社のパートナーシップ再構築
- ③ SCM管理の誤差拡張による欠品、販売機会ロス→輸送ルート・モードの選択肢増加の必要性：物流QCD管理の高度化、生産・販売の計画・管理との連携（ガバナンス体制構築）
（物流業務のガラパゴス化への対応：国際物流への対応の柔軟性の欠如）

2. ONEジャパン(株)代表取締役社長中井拓志氏

- ① 原点回帰：荷主のために運航船スケジュールの順守と貨物の到着時間厳守のサービス提供
- ② 環境対応（2050カーボンフリーを目指して）
 - a) ゼロエミッション船の建造と投入を含めた船隊整備及び運航効率化
 - b) 成長戦略（航路網の拡充と新技術を取り入れたコンテナ整備）について
 - c) DX（デジタル化）の推進について
- ③ 日本の2024年問題・環境対応における貢献について
 - a) CRU/ICDの展開・活用について
 - b) 内航フィーダーを活用したモーダルシフトについて
 - c) 輸出入貨物輸送と国内貨物輸送のコラボについて

日本海事センターHPより



3. 登壇者の講演で明らかになったこと

3. (株)クボタ 物流統括部担当部長 武山義知氏

- ①ICD、ICPにおける荷主間および荷主と船社間の協力に基づくCRUの活用：
2004年問題、港湾エリアの渋滞によるトラックの定時制の崩壊とトラック待ちへの対応、空コンテナ回送によるコスト削減、CO2排出削減
- ②国際戦略港湾と連携する地方港開発：企業連携と官民連携の必要性
例：常陸那珂港区利用推進トライアル：複数企業協力(荷主連合)による、常陸那珂港区と京浜港を往復するコンテナ内航船を誘致するトライアル事業として茨城県常陸那珂港振興協会より助成採択を受けた。
(令和2年度：2021年初頭・4年度：2023年初頭)
- ③ルート、モードの多様化・多元化の整備による選択肢の増加、BCPに対応できる体制構築。『運べる』ネットワークの構築
- ④クボタは、北米東岸の整備が重要。
アジア→日本→アメリカ(北米・南米)航路のトライアルを官民協力、特に、荷主と船社の協力重要。
最終的にAll Japanで推進。



佐野インランドコンテナポート (ICP)

4. まとめ

パネルディスカッションに向けて

遠藤氏：「物流競争力ランキング」

日本：2018年から8ランクダウンの13位。特に「国際輸送コスト」と「定時性」、「貨物追跡」が10位を下回る低ランク→これはなにを意味するか？

浮き彫りになったこと：

- ①「基幹航路の少なさ」と「日本の港湾の競争力低下」
- ②「デジタル化の遅れ」と「CRUやICDなどの取組の遅れ」
- ③「船社と荷主の連携・協調の遅れ」（最重要課題）

本日の講演で、明確になったこと：

- ①グローバル・サプライチェーンの最適化に関し、荷主と船社の協調関係とWinWinの考え方にに基づき実現することが、コロナ後のコンテナ海上輸送の競争力向上につながる事が明確になった。
- ②脱炭素化への取組が競争力を決定づけることも予測されている。
- ③「2024年問題」への対応もまったなし

4. まとめ

パネルディスカッションに向けて

パネルディスカッションにおけるキーワード：「荷主と船社の協調」

- ① ICDやICPなどの新たな取組み（2024年問題も見据えて）
- ② DXへの取組み（荷主と船社の協調）
- ③ 基幹航路と港湾のあり方（より選択と集中へ）
- ④ 脱炭素化への対応（Scope3への対応）
- ⑤ 荷主連合や船社を含めた官民連携（官も含めたAll Japan体制へ）

ご清聴ありがとうございます
ございました

報告資料に関するお問い合わせは、下記までお願いします。

h-fukuyama@jpmac.or.com