

# サプライチェーン最適化に向けた ONEの取組み

AS ONE, WE CAN.

ONE

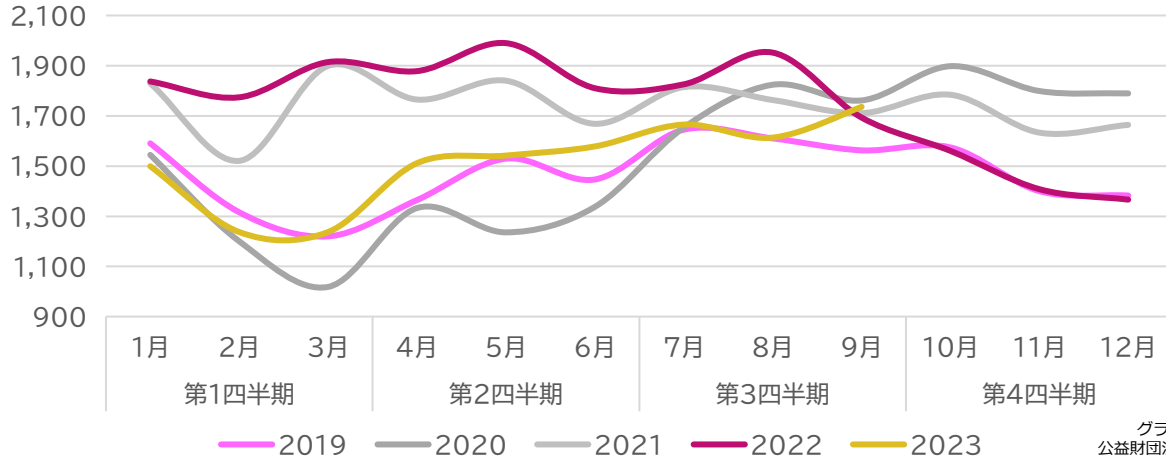
OCEAN NETWORK EXPRESS

オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン  
代表取締役社長 中井拓志

## アジェンダ

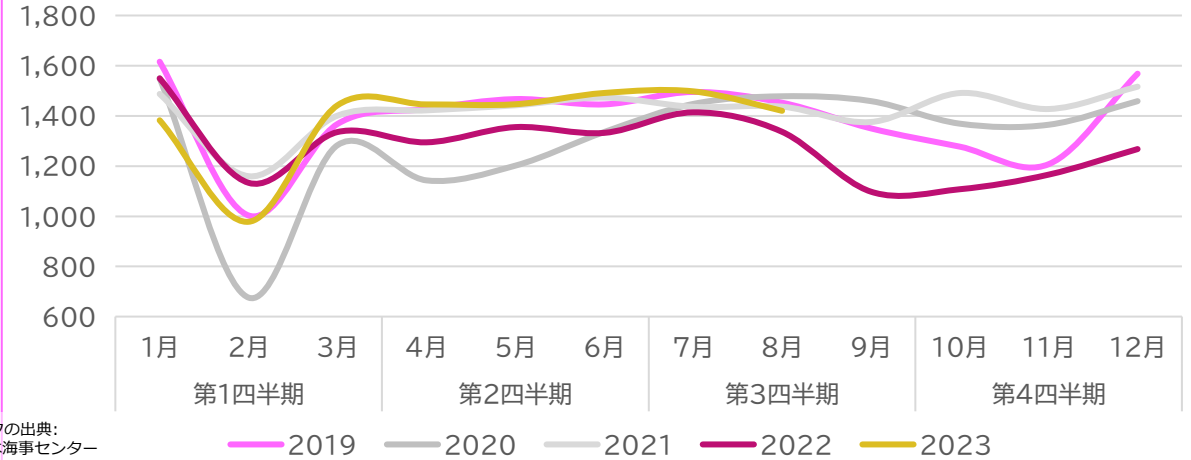
1. コンテナ船業界の近況
2. ONEの中長期の使命と課題
3. 日本を取り巻く環境を踏まえた取り組み

アジア⇒北米向け

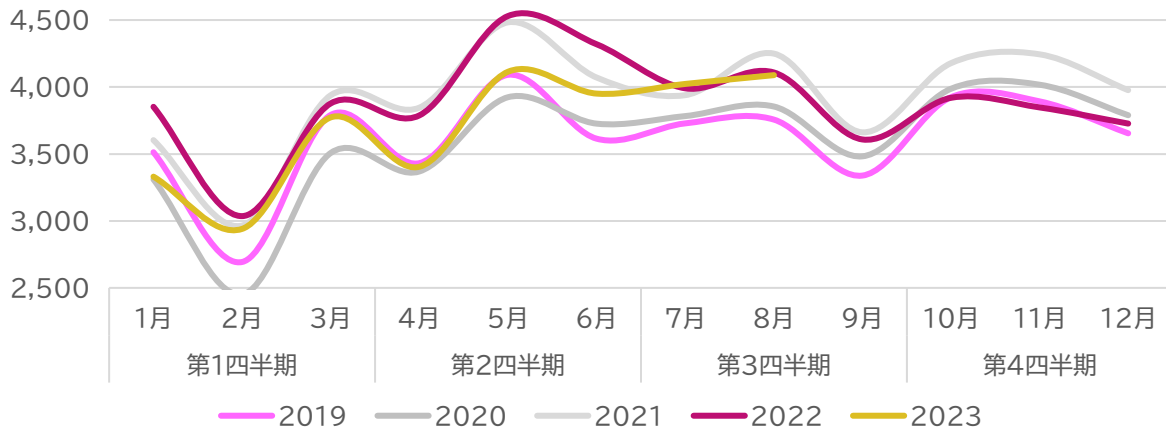


グラフデータの出典:  
公益財団法人 日本海事センター  
主要コンテナ航路荷動き動向

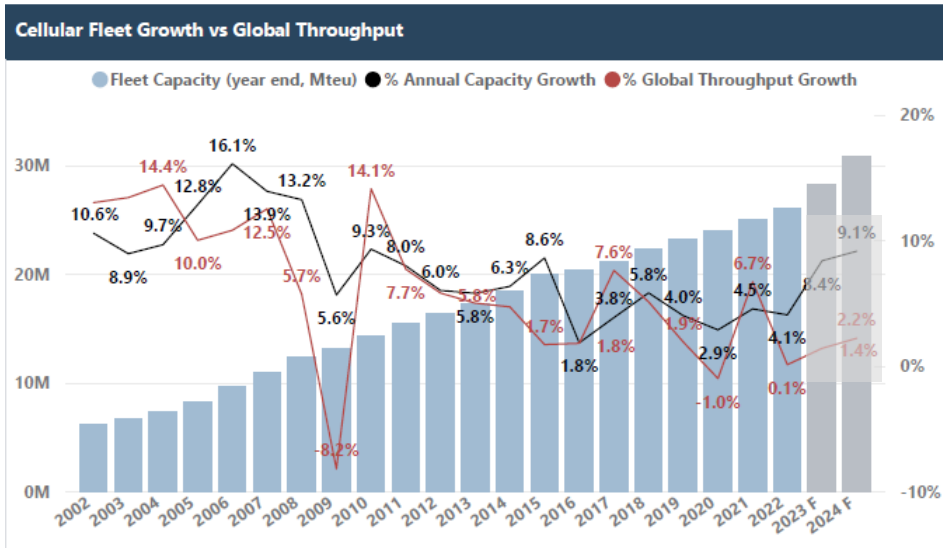
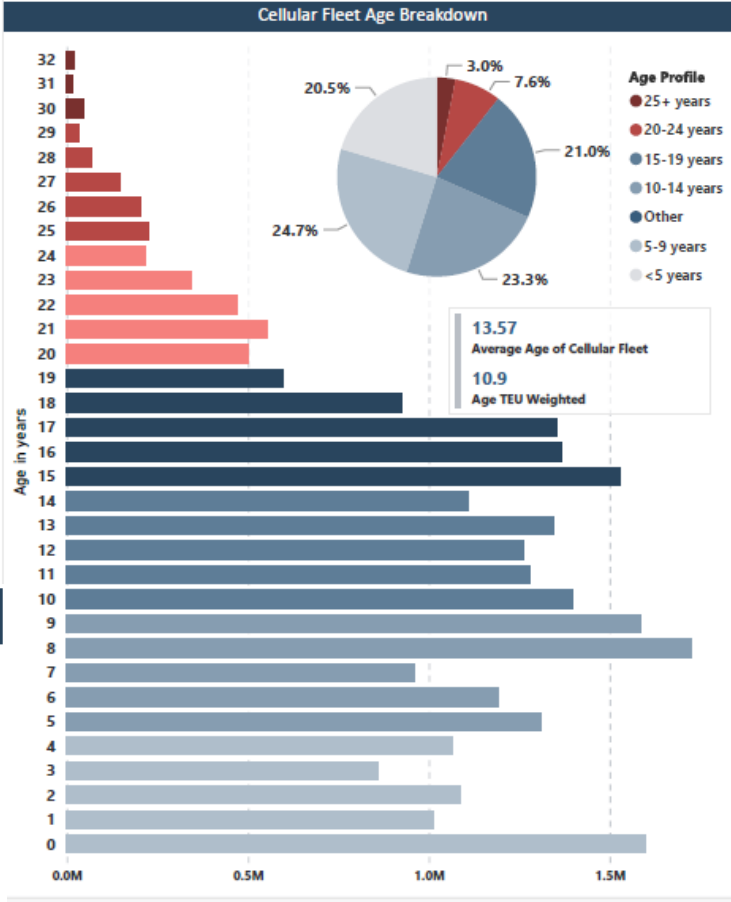
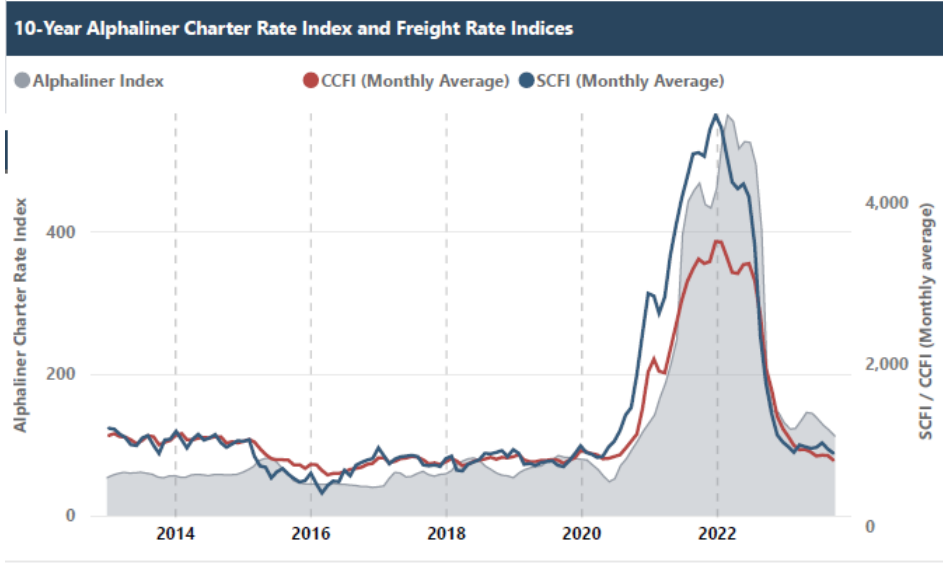
アジア⇒欧州向け



アジア域内



- 2023年の世界のコンテナの荷動きは、2022年比5~6%程度減少。主にアジア-北米間の減少幅が大きく効いている。しかしながら、2019年比(コロナ禍前)を下回る状況ではない。
- 主にコロナ禍での需要沸騰の反動により、一般消費財およびその原料の荷動き鈍化が顕著。



- 運賃市況ならびに傭船市況は、コロナ禍での高騰を経て急落しており、運賃については2019年(コロナ禍前)の水準を割り込む。
- コンテナ船の総船腹量は、2022年で約2,750万TEUのところ、新造発注の規模は約760万TEUまで積みあがっている。
- 荷況低迷の継続や環境対応により、コロナ禍での追加需要に対応するために延命していた老朽船隊の退役が一気に進む可能性あり。

出典: Alphaliner Monthly Monitor

コロナ禍の混乱から、輸送サービスレベルは改善したが、

➤ 荷況減衰

- ✓ 弱い消費者センチメント(金利上昇・インフレ・戦乱)、一般消費財の在庫過多

➤ コスト上昇圧力

- ✓ 世界的なインフレと賃金上昇圧力・労使交渉の激化  
北米西岸(ILWU)、カナダ港湾スト・北米東岸(ILA)等
- ✓ 高止まりする原油価格(=燃料油価格)

➤ 世界的な異常気象(温暖化・エルニーニョ等)

- ✓ パナマ運河では渇水のため、喫水制限・通峡回数の制限あり。運航日数が増加し、輸送力が低下。

➤ 環境規制

- ✓ 2050年までのGHGネットゼロ目標
- ✓ CII(燃費規制)の導入 / EU-CTSの導入

## Green Excellence 達成に向けたビジョン、ミッションおよびターゲット

### Green Vision

- 環境面でサステイナブルな海上輸送の実現に向けて世界を牽引するリーダーとなる

### Green Mission

- 地球環境保護のために、リーン&アジャイルな取り組みと幅広い協業を通じてGHG排出ネットゼロの輸送を達成する

### 脱炭素化目標

- GHG排出原単位:  
2030年までにTEU-KmあたりのScope1 GHG排出量を70%<sup>(1)</sup>削減する
- 絶対排出量:  
2050年までにGHG排出量ネットゼロを達成する (Scope2, 3を含む)

### 環境に関するコンプライアンス

- クリーンなシップリサイクル:  
パートナーヤードが国際的に認められた最高水準に準拠していることを確認する
- 環境保護:  
すべての運航船において重大流出事故を防止する

Note: <sup>(1)</sup> -2008年ベースライン比。2018年ベースライン比では2030年までに35%削減することに相当します。(GHG = Green House Gas.)

## 脱炭素化実現に向けたイニシアチブ

- 1** **グリーン投資**

  - ハードウェアへの投資と更新
  - 環境関連技術への投資
  - 人材の育成、確保

**2** **代替燃料**

  - 代替燃料ロードマップの策定
  - 2030年までに代替燃料船の投入
  - 2023年までにゼロエミッション船AIPの取得

**3** **カーボンマネジメント**

  - カーボンプライシングの導入
  - 低炭素輸送サービスの提供
  - 新環境技術の研究。新造船へのCCS搭載を検討中

**4** **効率的なオペレーション**

  - さらなる燃費効率の改善に向けた取り組み
  - データを活用した運航の最適化

**5** **エコシステムの構築**

  - Call to Action for Shipping Decarbonizationへの参画。
  - GCMD、学術的パートナーシップなど幅広い協力体制の構築
  - グリーン調達方針の策定

## 環境イニシアチブ

- 6** **クリーンなシップリサイクル**

  - 解徹現場における第三者監査の導入
  - Ship Recycling Transparency Initiativeへの参加

**7** **環境保護**

  - 全ての運航船において重大流出事故を防止
  - 環境保護プログラムへの参加
  - 財源確保のために環境基金の設立

7 Note) AIP: Approval in Principle (船級協会が与える設計に関する基本承認), GCMD: Global Center of Maritime Decarbonization (海運脱炭素化グローバルセンター), CCS: Carbon dioxide Capture and Storage (二酸化炭素回収・貯留技術)

多様な新造船の投入により船隊を強化

## これまでに実施した新造船投資

投入時期	船型 TEU	隻数
FY2020	12,000	4
FY2020-21	15,000	4
FY2022	12,000	4
FY2023	15,000	4
FY2023	24,000	6
FY2024	15,000	6
FY2024	7,000	10
FY2025	13,000	10
FY2026	13,000	10

顧客需要と持続可能な将来のサプライチェーン対応に向け、中核船隊の拡充に取り組んでいます。また、これらの投資は当社のグリーン戦略や脱炭素化の取り組みの一環にもなっています。





## 在来型の重油燃料船

- 最新の運航システムの搭載
- 船体設計の最適化
- 省エネ技術の搭載
- 燃料タンクのレトロフィット

## 将来のグリーン燃料船

- 2025/26年デリバリーに向けメタノール/アンモニアレディのコンテナ船20隻を発注
- CCS(CO2改修・貯蔵技術)搭載に向けた研究
- 業界横断の取り組みへの積極的な参加および支援



**Optimization**

24 rows / 25 bays to maximize capacity

Reefer plugs over 2,000 TEU for flexible operation

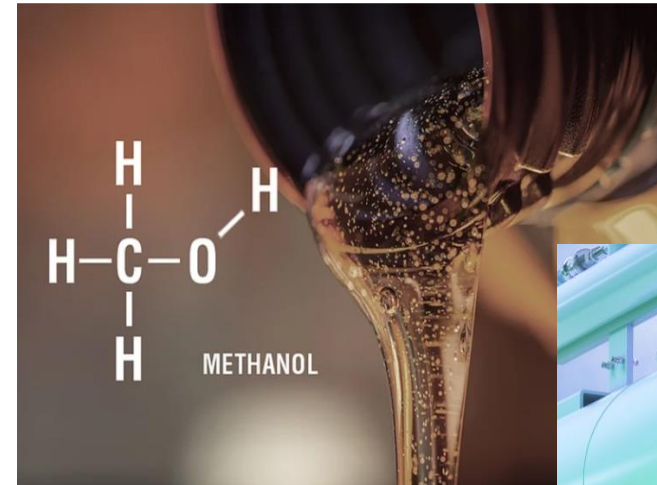
**Energy Saving**

Bow windshield installed to improve the vessel's aerodynamics

Optimum bow and hull form for operation profile

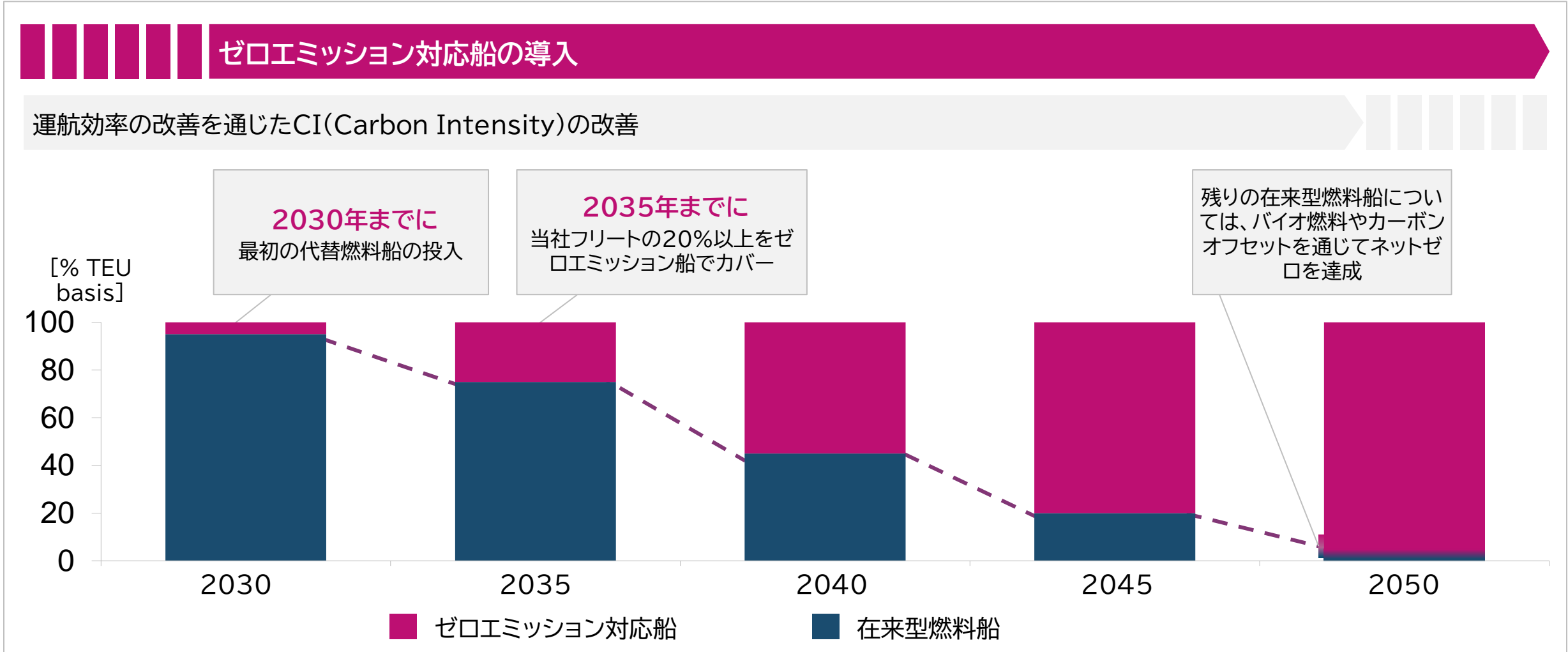
Best performing anti-fouling paint

Optimum main engine for operation profile, with energy saving devices



# 2050年のネットゼロ達成に向けて

## 脱炭素化に向けたONE運航船隊の移行ロードマップ



本ロードマップは技術開発の状況や対応すべき規制の状況、弊社の様々なステークホルダーのご意見に基づき継続的に見直します。

## 既存サービスの強みを強化するとともに、新規マーケットを開拓

### ■ <THX>タイ・ベトナム／九州サービス

- ・ 半導体投資で注目される九州へのサービスを強化
- ・ タイのレムチャバンから博多までを10日間で

### ■ <LUX>南米東岸／北ヨーロッパサービス

- ・ ONEにとって初となる南米東岸／北欧州航路
- ・ 自社運航サービスで本格的に参入

### ■ <FLX>南米西岸／北米東岸サービス

- ・ マンゴー、アスパラガス、シュリンプなど
- ・ 中心に成長が続く南米発のリーファー需要を取り込み

## リーファーコンテナに遠隔監視デバイスを搭載

- リーファーコンテナにテレマティクス機器導入を決定。冷凍・冷蔵輸送の包括的な可視化サービスを提供へ。



## DX化を積極的に推進し新たな顧客体験を提供



### ONE Quote

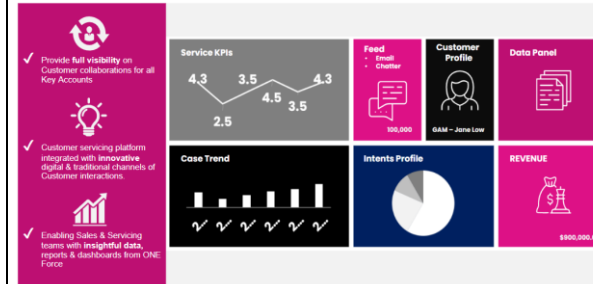
オンラインで即時に運賃見積もり、ブッキング、貨物追跡サービスを提供。

日本でも各航路で導入済で、これまでにない船積み手配が可能に。

### CRM(ONE Force)

カスタマーサービス強化に向け、全世界でセールス&サービス・クラウド・ソリューションを導入。

顧客に全世界で一貫したサポートを提供。



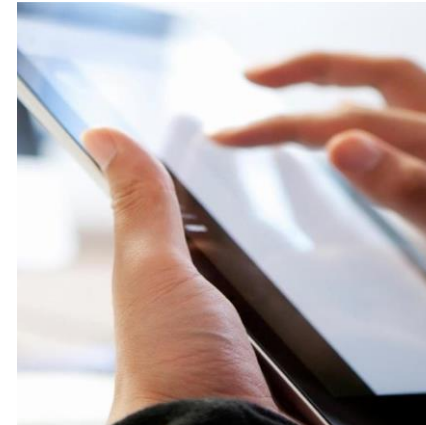
### ONE ECO Calculator



ECコマースプラットフォームとモバイルアプリ双方で、貨物の輸送ルートとCO2排出量を計算。

算出方法は、WTW(Well to Wheel)とWTT(Well to Tank)に対応。

### Mobile Application



モバイルアプリの使い勝手向上に向け、継続的な改善を実施。

## CRU/ICDの展開・活用について

- CRU(コンテナラウンドユース)の推進:  
WEBからの申請でCRU IDを取得すれば簡単にCRUの申請可能。
- 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。

お客様が物流改善、輸送の効率化や環境対応を検討する上での選択肢となるよう、今後もインランドデポやインランドCYの拡充を検討していきます。



## 内航フィーダーを活用したモーダルシフトについて

- 2023年度中に阪神港と敦賀・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セットアップ。
- 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排出量はおおよそ1/6に削減。)
- 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。

## 輸出入貨物輸送と国内貨物輸送のコラボについて

- 内航船を利用した輸入貨の仕向け地変更を、仕向け地変更の追加料金なし、B/L訂正もなしで、荷渡し地を変更できる、同一コンテナを使用し外航と内航の一貫した、便利なサービスを検討中。
- トラックによる主要港からのコンテナ引き取りが難しい場合に、お客様の申請に基づいて内航船を手配し、お客様の希望する地方港での荷渡しを可能にする利便性の向上。
- 使い勝手の良い仕組みを構築し、トライアルを重ねた上で、皆様にご利用頂けるサービスとしてご案内予定。

## Avantida(アヴァンティータ)の活用

- オンラインプラットフォームのAvantida(アヴァンティータ)では、オンラインでの空コンテナの返却先やピックアップ先の変更手続きが可能。トラックの輸送距離の短縮や待機時間の削減に貢献。

## その他の取り組み

- リニューアブルディーゼルの利用

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し、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合わせながら利用を拡大することで、持続可能な取り組みに。



ありがとうございました

[www.one-line.com](http://www.one-line.com)