

# ONE

OCEAN NETWORK EXPRESS

## コンテナ輸送の現状とONEの取り組み

第1回JMC海事振興セミナー 2022年3月14日

- 1. 会社案内-会社概要**  
**オーシャンネットワークエクスプレス社について**
- 2. コンテナ船輸送について**  
**コンテナ船輸送の現状とONEの取り組み**

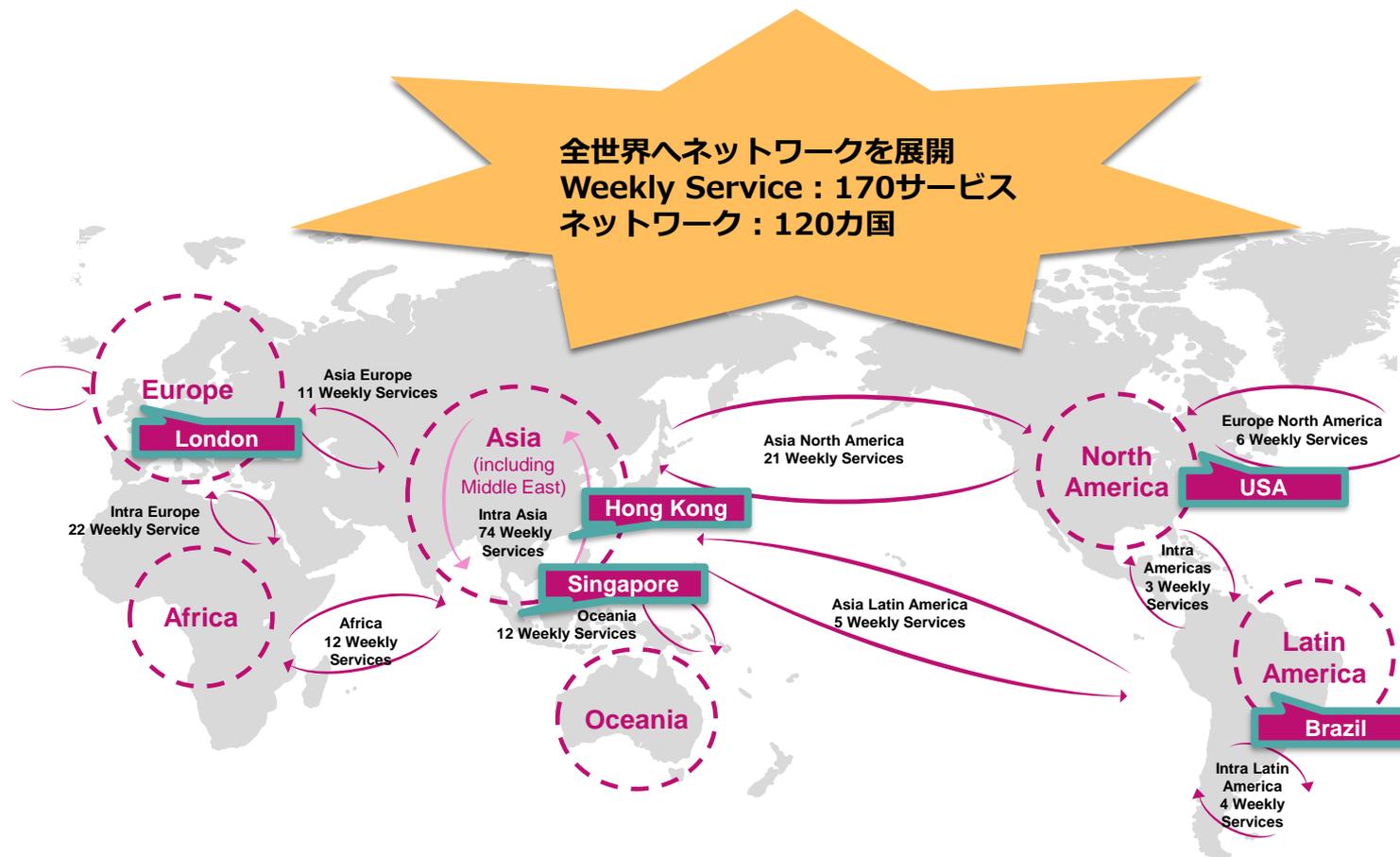


**Jeremy Nixon**  
Chief Executive Officer

## 会社概要

- **会社名**  
OCEAN NETWORK EXPRESS PTE. LTD.
- **本社所在地**  
シンガポール
- **CEO**  
Jeremy Nixon
- **事業内容**  
定期コンテナ船事業
- **資本金**  
3,000,000,000 USD
- **設立**  
2017年7月7日
- **株主**  
川崎汽船株式会社  
株式会社商船三井  
日本郵船株式会社

# 会社案内-会社組織とGlobal Network



**Holding Company**



**Global Headquarters**



**Regional Headquarters**



By 2030:

**25%**  
reduction of  
CO<sub>2</sub> emissions  
per TEU-km

By 2050:

**50%**  
reduction of  
CO<sub>2</sub> emissions  
per TEU-km

\*Our reduction targets are with reference to a 2018 baseline as we only started operations in 2018.

- 環境分野における事業継続性は企業としての社会的責任であることから、現在は上記2つの目標を設定している。（ベースラインは営業開始時の2018年基準）

## “Call to Action for Shipping Decarbonization”

海運でDecarbonizationを加速するために、各国政府に対し政策の策定を要請するもの。また、日本、英国、米国等もCO<sub>2</sub>エミッションを目標にするような要請。日本船主協会も10月26日に2050年までにネットゼロエミッションを目指すことを発表。

# Decarbonizationへの取り組み関連のPress Release



MPAと主導で設立されたMaritime Decarbonization Centerの立ち上げメンバーとしてUS\$120Mを拠出



**RUTGERS**  
Rutgers Business School  
Newark and New Brunswick

米国Rutgers大学と包括的な産学連携協定を締結

戦略的な提携を業界内外で拡大



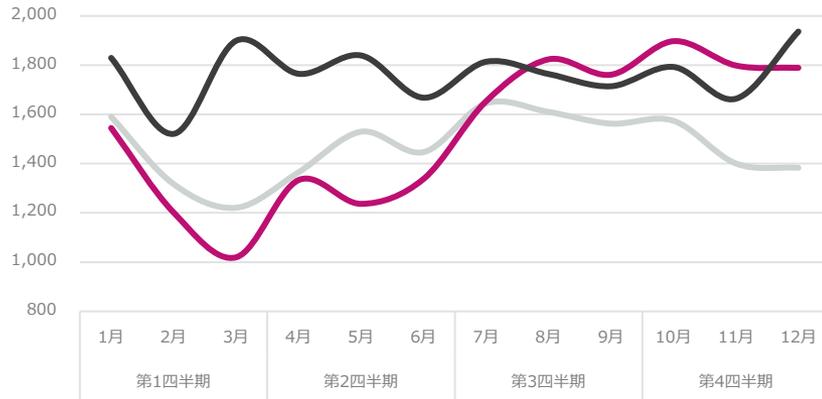
**Biofuel**  
欧州でバイオ燃料の試用を2021/2月及び4月に実施



シンガポール港湾PSAと荷役時のGHG削減に向け締結

# アジア発荷動き推移

## アジア⇒北米向け

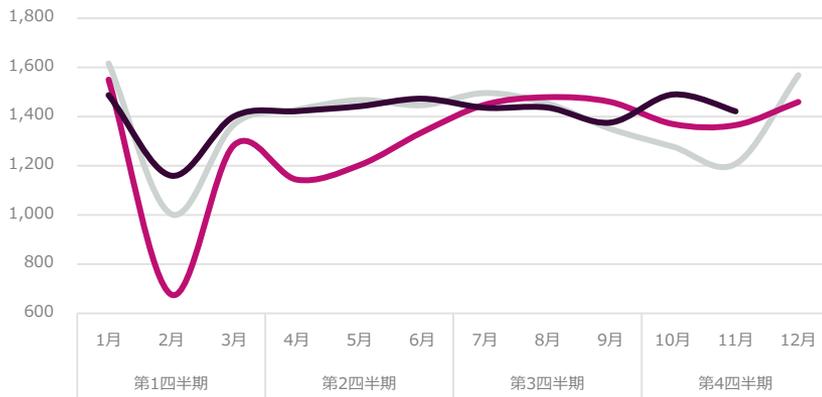


単位:千TEU    2019年    2020年    2021年

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

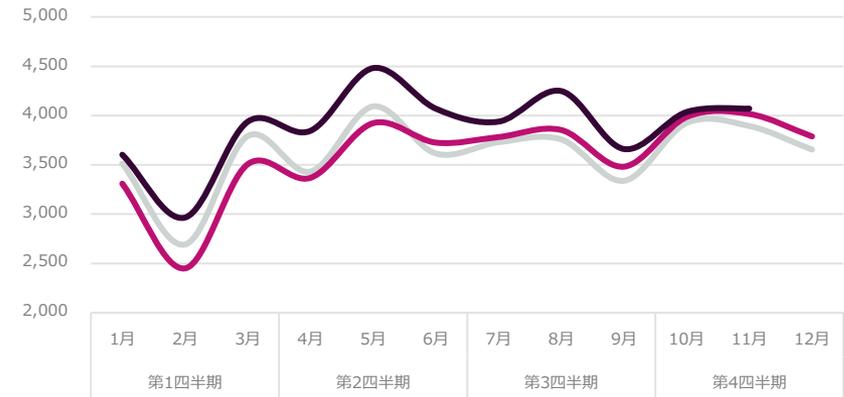
- 2021年の荷動きは新型コロナの影響を大きく受けた2020年のみならず、2019年を上回る状況が続いている。
- 特にアジア⇒北米向けの荷量は年間を通じて高位を保っている。
- その結果、北米側の主要港では船が入港するまでに数週間かかる状況が続いており、本船のスケジュール維持に大きな影響が出ている。
- アジア側では、中国主要港やシンガポール、釜山においてターミナル混雑が続いている。

## アジア⇒欧州向け



単位:千TEU    2019年    2020年    2021年

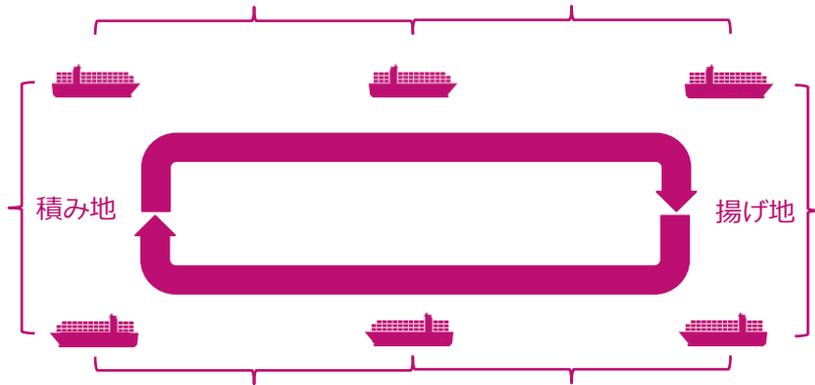
## アジア域内



単位:千TEU    2019年    2020年    2021年

# 船の遅延が輸送量に与える影響

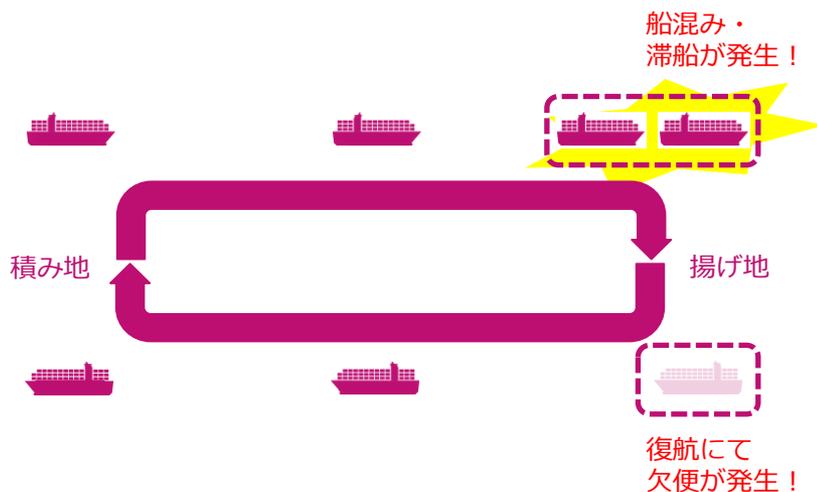
## ①通常運航時



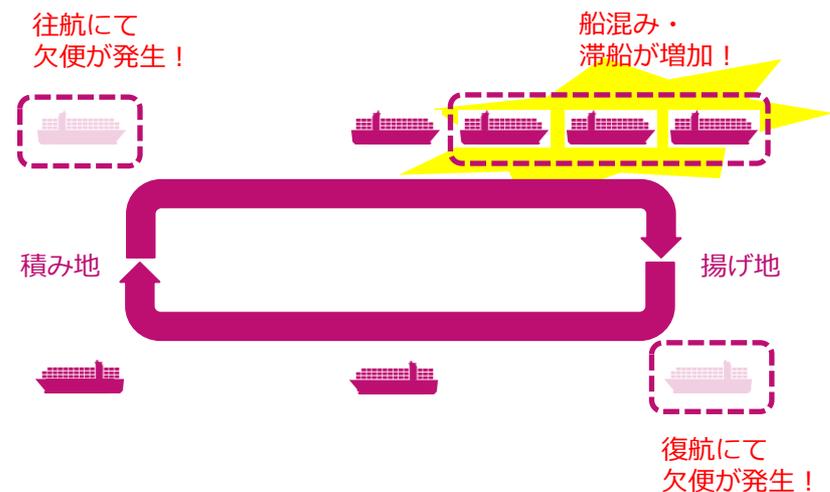
- コンテナ船の定期サービス維持には、航路に投入されている船が一定の間隔で航行する必要あり。
- 遅れた船がスケジュールを取り戻せない場合は、追加で船を入れない限り、事態の解消は不可能。解消不可能であれば一定の期間内に輸送できる量が減ってしまう。

本船の遅延 ⇒ サービスの頻度が低下  
⇒ 船腹量 (= 輸送量) が低下

## ②船混みにより滞船が発生、欠便が発生

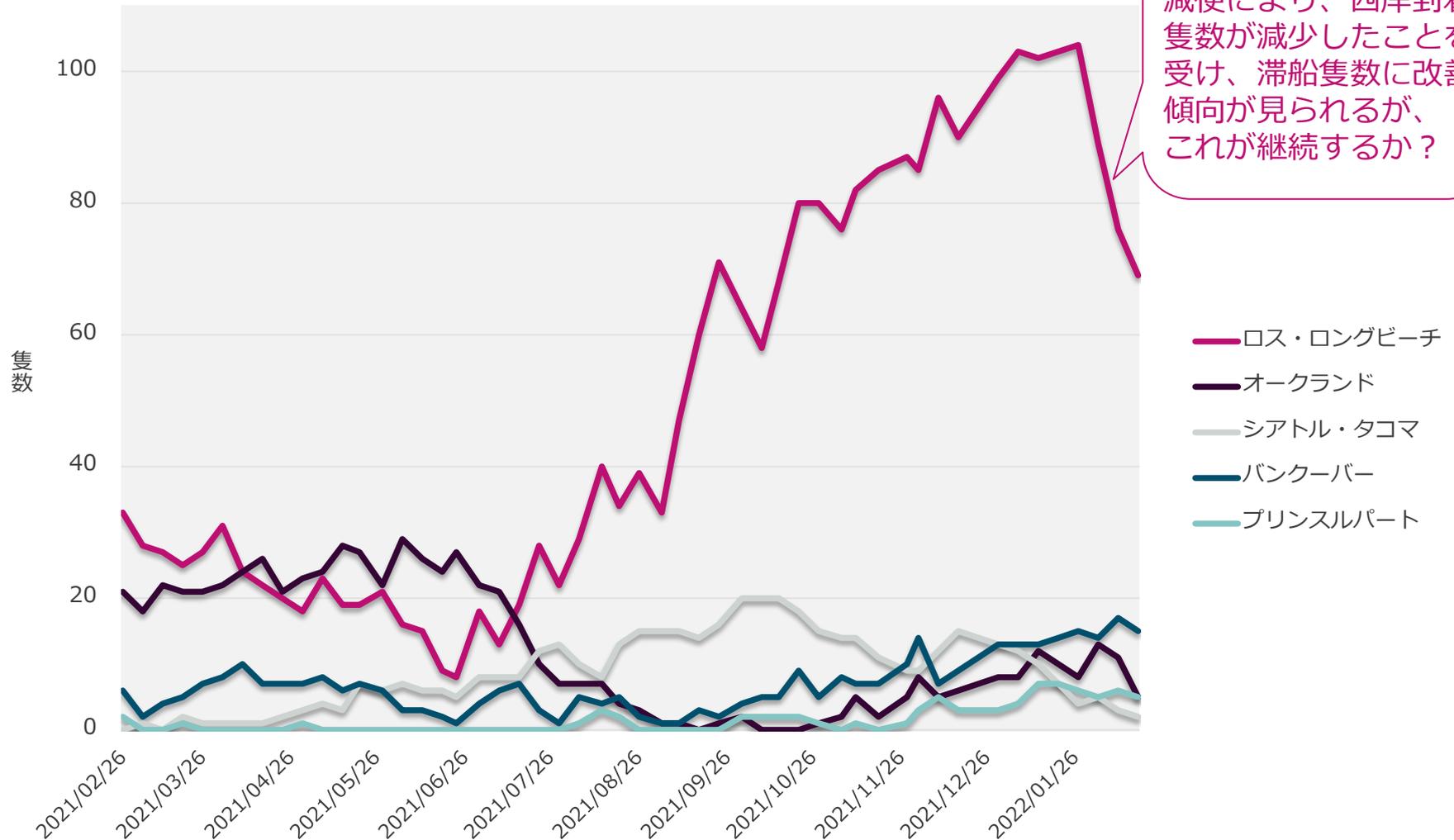


## ③滞船日数・隻数が継続・増加、更なる欠便発生



# 北米西岸の混雑状況推移

北米西岸滞船隻数推移（過去1年間）



## THE Alliance(THEA)運航 日本発着北米サービスの運航状況

2021年度		FP1		PN1	
日本発着ベース	週番号	輸出	輸入	輸出	輸入
第一四半期 (4~6月) 13週	W14	1	1	-	1
	W15	-	2	1	1
	W16	1	1	1	1
	W17	1	1	1	-
	W18	1	1	-	1
	W19	1	-	1	1
	W20	1	1	1	1
	W21	-	1	1	1
	W22	1	1	1	1
	W23	1	1	1	1
	W24	1	1	1	1
	W25	-	1	2	1
	W26	2	-	-	1
週数、寄港数	13	11	12	11	12
欠便影響割合		-15%	-8%	-15%	-8%
第二四半期 (7~9月) 13週	W27	1	1	1	1
	W28	1	-	1	1
	W29	-	1	1	-
	W30	1	1	-	2
	W31	1	1	1	-
	W32	1	1	1	-
	W33	1	1	1	1
	W34	1	1	-	1
	W35	1	1	-	1
	W36	-	1	1	1
	W37	1	1	1	-
	W38	1	1	2	2
	W39	-	-	-	-
週数、寄港数	13	10	11	10	10
欠便影響割合		-23%	-15%	-23%	-23%
第三四半期 (10~12月) 13週	W40	1	1	1	1
	W41	1	1	1	1
	W42	1	1	1	-
	W43	1	1	-	1
	W44	1	1	-	1
	W45	1	-	1	1
	W46	-	1	1	-
	W47	-	-	-	2
	W48	1	1	1	-
	W49	1	1	1	1
	W50	1	1	-	-
	W51	1	-	2	-
	W52	1	-	-	1
週数、寄港数	13	11	9	9	9
欠便影響割合		-15%	-31%	-31%	-31%
週数、寄港数	39	32	32	30	31
欠便影響割合		-18%	-18%	-23%	-21%

- THE Allianceの日本北米間直航サービス数  
日本発 2サービス FP1・PN1  
日本着 5サービス FP1・PS5・PS6・PN1・PN2
- 北米側の港湾混雑を受けて、日本発日本着の双方にて欠便が多発しているが、**THEAの日本発着サービスは、欠便とならない限りは日本に寄港している。**

### <日本発着主要2サービス2021年度第三四半期運航状況>

#### <FP1>

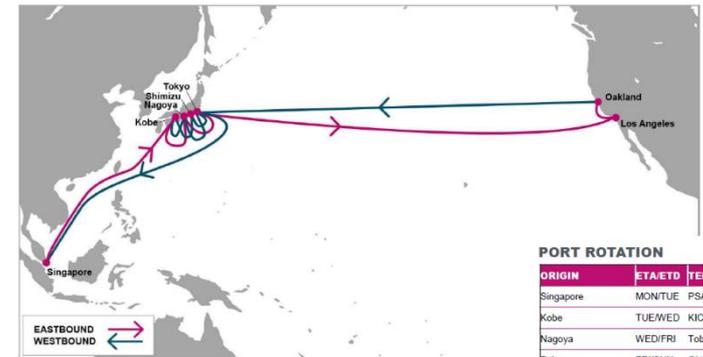
臨時船投入(ONE)

輸出実績

32/39 7便欠便

輸入実績

32/39 7便欠便



#### <PN1>

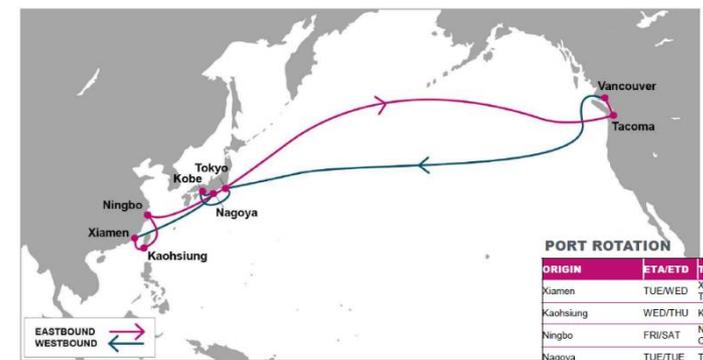
臨時船投入(ONE)

輸出実績

30/39 9便欠便

輸入実績

31/39 8便欠便



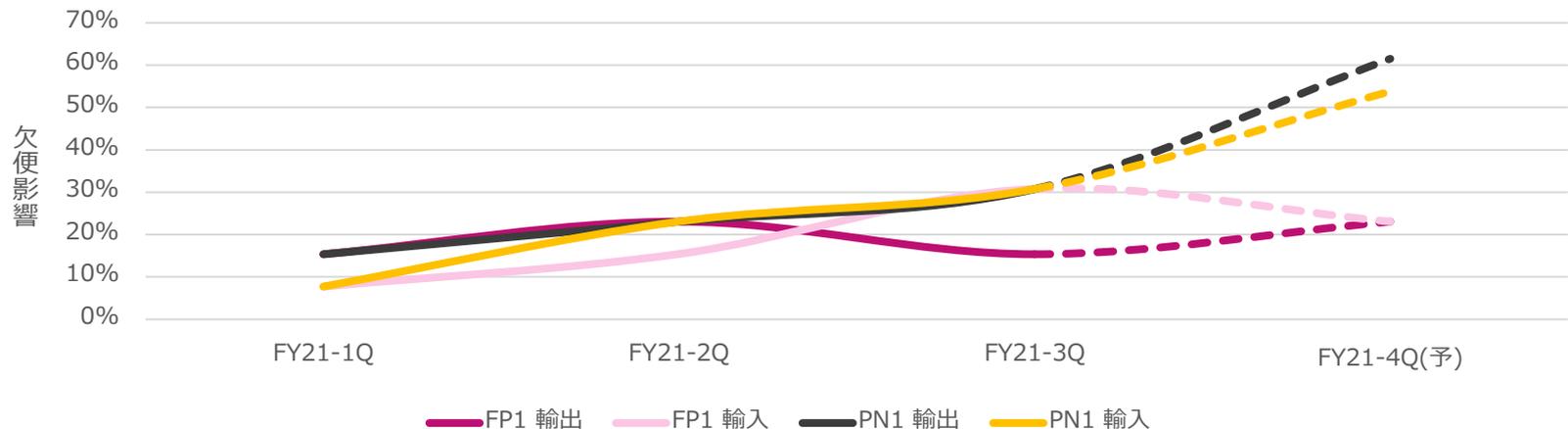
# 日本発着北米サービスの運航見通し

## <年初から3月末までの見通し>

- 北米側の港湾混雑は改善の兆しが見えず、船の滞船隻数・日数が増加しており、2022年も欠便が発生する見通し。
- FP1は一航海往復35日のところ、70日かかっており、PN1は一航海往復42日のところ、77日かかっている。
- 引き続き米国の消費材需要の高止まりが予想され、短期および中期的にも港湾混雑が解消される目途は立っていない。

2021年度	FP1		PN1		
	輸出	輸入	輸出	輸入	
第四四半期 (1~3月) 13週	W01	1	1	-	-
	W02	-	1	1	-
	W03	1	-	-	-
	W04	-	1	-	1
	W05	1	-	-	-
	W06	-	1	1	-
	W07	1	-	-	1
	W08	1	2	-	1
	W09	-	1	1	-
	W10	2	-	1	1
	W11	2	1	-	1
	W12	-	2	1	-
	W13	1	-	-	1
週数、寄港数	13	10	10	5	6
欠便影響割合		-23%	-23%	-62%	-54%

2021年度FP1/PN1 減便影響(%)推移と予想



# 日本発着北米サービス ONE臨時船の投入効果

## 臨時船投入がなかったとしたら

2021年度		FP1		PN1	
		輸出	輸入	輸出	輸入
第四四半期 (1~3月) 13週	W01	1	1	-	-
	W02	-	1	1	-
	W03	1	-	-	-
	W04	-	1	-	1
	W05	1	-	-	-
	W06	-	1	1	-
	W07	1	-	-	1
	W08	-	2	-	1
	W09	-	1	1	-
	W10	1	-	1	1
	W11	1	1	-	1
	W12	-	2	1	-
	W13	1	-	-	1
週数、寄港数	13	7	10	5	6
欠便影響割合		-46%	-23%	-62%	-54%

## 臨時船投入の結果

2021年度		FP1		PN1	
		輸出	輸入	輸出	輸入
第四四半期 (1~3月) 13週	W01	1	1	-	-
	W02	-	1	1	-
	W03	1	-	-	-
	W04	-	1	-	1
	W05	1	-	-	-
	W06	-	1	1	-
	W07	1	-	-	1
	W08	1	2	-	1
	W09	-	1	1	-
	W10	2	-	1	1
	W11	2	1	-	1
	W12	-	2	1	-
	W13	1	-	-	1
週数、寄港数	13	10	10	5	6
欠便影響割合		-23%	-23%	-62%	-54%

- ONEは2021年度第四四半期に、北米西岸向けに計3隻の臨時船を投入決定
- この3便により、欠便率は46%から23%に改善
- 順次日本向けの復航の船腹増強にも寄与する予定

## 今後のコンテナ船運航にとっての懸念点

- ・ **コロナ感染状況**
- ・ **主要国における購買需要の推移**
- ・ **米国金利政策**
- ・ **北米西岸 労使交渉 (ILWU)**
- ・ **ロシア、ウクライナ情勢**
- ・ **その他**

## ONEの対策

- 欠便しない限りにおいて、契約数量に対しブッキングをお引き受けすることを徹底しています。
- 日本向けサービスの日米両岸の寄港地数の最大化に努めます。

能動的対策	外部要因
欠便となる週への追加船腹の投入 (船繰りの最適化・臨時船の投入)	港湾混雑による船の滞船（入港の遅れ）
混雑港の寄港回避・主に復航における増速による遅延回復	自然災害・荒天等の気象海象の乱れ
コンテナの追加購入によるフリートの増大 (2021年末時点2020年比 +15%)	お客様からの空コンテナの早期返却の促進
北米内陸における追加蔵置場所の確保 (シカゴ等)	北米内陸オペレーションの混乱
北米ターミナルの稼働率向上に向けての諸策 (コンテナのアジアへの輸送最大化・内陸輸送力の増強によるターミナル占有率逡減)	お客様の実入りコンテナピックアップの促進

**日本はONEにとって最重要マーケットの一つであり、今後とも1航海でも多く配船し、コンテナ1本でも多く輸送するべく、全社一丸となって取り組んで参ります。**

ご清聴ありがとうございました。