

ONE Green Beltの紹介と コンテナ船業界の動向

～ 茨城港 北関東セミナー ～

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
2025年1月30日

□ **Ocean Green Belt (OGB) の紹介**

□ **コンテナ船業界を取り巻く動向**

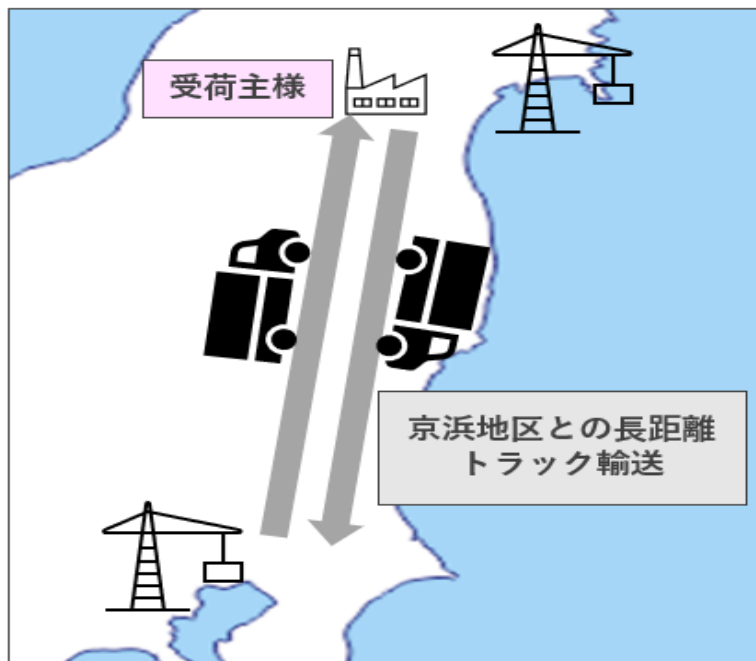
ONE Green Belt (OGB) について

物流2024年問題と環境対応への要請

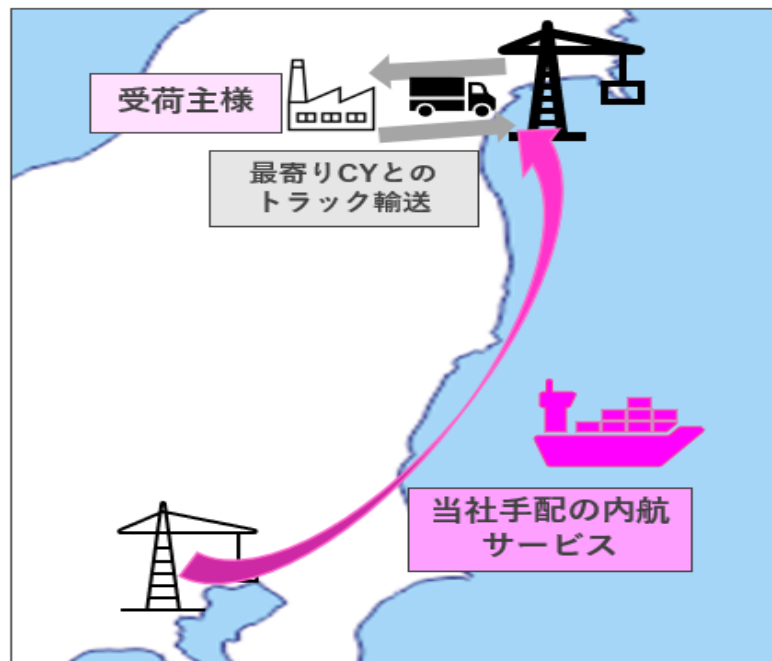


- 2024年7月にONE Green Belt (OGB)を開始（物流2024年問題を考慮）。
 - 内貨で長距離の陸上輸送を利用されている貨物に対して、お客様のご要望に応じてONEのネットワークを利用した内航船での国内輸送をサポート。
 - 常陸那珂・小名浜・仙台・八戸・広島・門司等15CYまでのサービスをご提供。
- ➡ 今後、更に仕向地の拡大を予定（北・東・西日本の地方港向け）

これまで



本サービス起用後



◎ 母船陸揚港で輸入通関の許可がおりた貨物を、ONEのネットワークを利用して内航船へ接続し、最終仕向け地まで内貨輸送を行う新サービス。

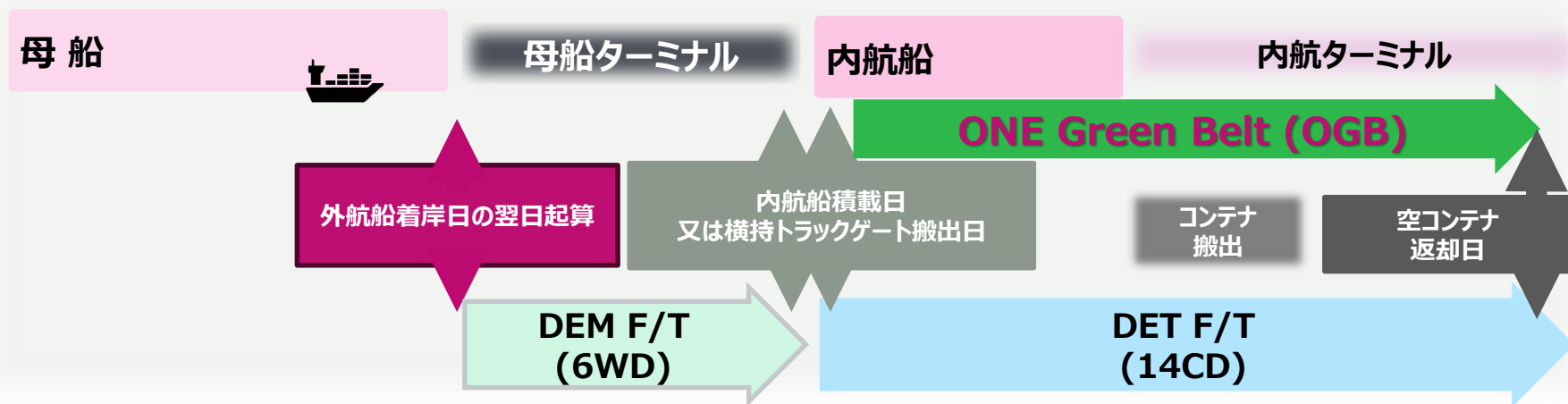


1. 弊社B/L (Waybill) のPOD (荷揚港)/DEL (荷渡地) の変更は行わないため、仕向地変更 (COD) や契約 (物流ターム) の変更は必要なく、時間やコストを節約。
2. コンテナを引き取りいただいた最寄りCYへ空コンテナの返却が可能。
3. 物流2024年問題や環境問題、主要港ゲート近隣の混雑回避など様々な物流課題の解決に寄与。

OGBの引受対象貨物

- ONE B/Lのドライ貨物の普通品のみのお引き受け。
- 危険品 (IMDG及び消防法含む) ・ 特殊貨物 ・ 植検 ・ 動検対象貨物は当面除外。

OGBご利用時のFree Time



Demurrage : 外航船着岸の翌日起算で 6 Working Days (土日祝カウント除外)

Detention : 内航船への接続日を第1日目とし、 土日祝日含む14日間

- ・ ターミナル間シフトが発生するケースは母船陸揚CYからの搬出日翌日を第1日目とします。
- ・ フリータイム期間内に空コンテナの返却をお願いします。
- ・ フリータイム終了後は弊社 Demurrage/Detention Tariff に基づき延滞料を申し受けます。

1. 母船入港の3営業日前午前中までにONE Green Belt (OGB) 担当までブッキング依頼をお願いします。
2. 併せてD/O レス完了・通関予定日をお知らせください。OGB担当窓口よりお引き受け可否と内航船のスケジュールをお知らせします。
2. 内航船へ船積み確認後、サービス料をご請求します（※ お支払いは、通常の海上運賃口座とは異なりますのでご注意ください）。

連絡窓口 : 営業本部 輸入営業部 輸入オペレーション課

専用アドレス : jp.greenbelt@one-line.com

ONE Green Belt (OGB) 専用口座

銀行名 : 香港上海銀行 (0411)

受取人名義 : オシアンネットワークエクスプレスジャパン(カ)

支店名及び口座番号 : 東京支店 (009) 普通 0543546

1. OGBをご利用いただくにあたり事前に契約書の締結をお願いします。
2. 内航船輸送途上で貨物に損傷が発生した場合における貨物保険は、外航B/L (Waybill) をカバーしているP&I保険を延長適用しております。
3. ブッキングをいただいた後のキャンセルについて
 - 母船入港前であれば対応可能なるも母船入港後は状況によりお引き受けできない場合も。
 - お客様都合による変更・キャンセルで発生したりハンドリング等費用は別途ご請求します。
 - 陸揚後のキャンセルの場合、コンテナはすぐにピックアップ出来ない可能性があります。

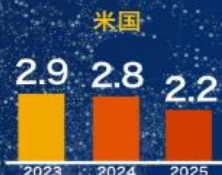
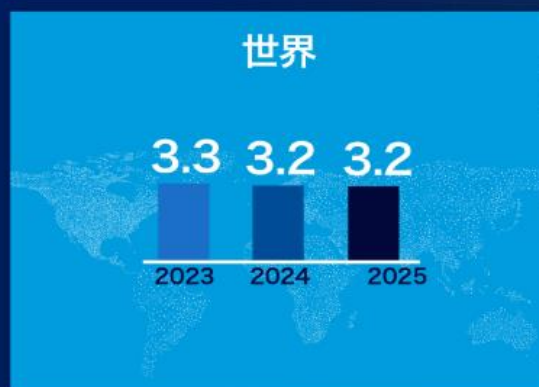
コンテナ船業界を取り巻く動向

① 2025年度の需要予測

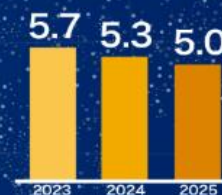
世界経済見通し 2024年10月

地域別の予測

(実質GDP成長率、%)



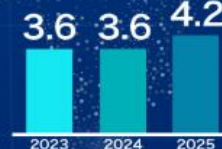
中東・中央アジア

アジアの
新興市場国と発展途上国

中南米・カリブ諸国



サブサハラアフリカ



IMF.org #WEO

出所：IMFの2024年10月「世界経済見通し(WEO)」。

注：各地域の棒グラフは左から右の順番で2023年の推計値、2024年の予測値、2025年の予測値を示している。

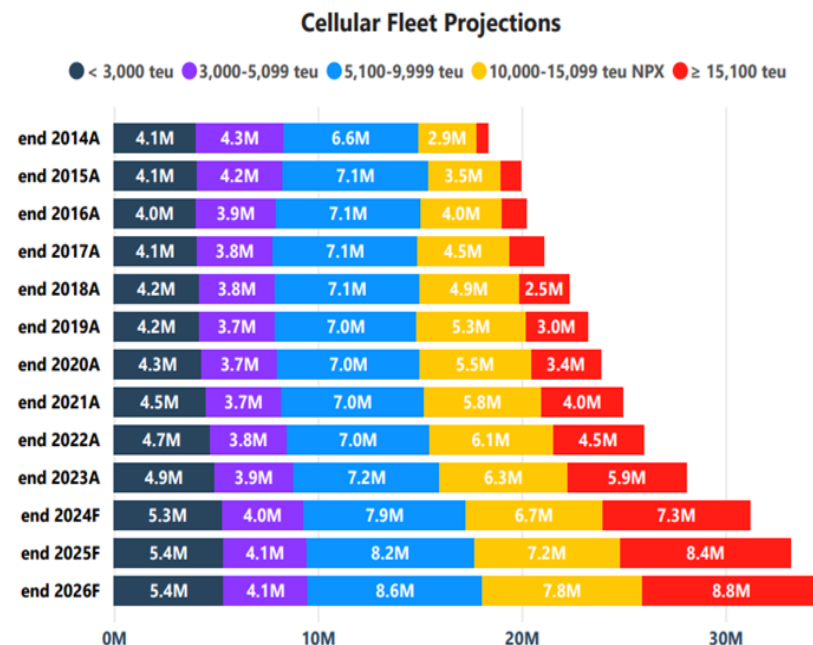
- **北米航路**：米国トランプ新政権発足後の方針次第では、主要出荷国の変更（中国 → ASEAN諸国）や荷動き増の可能性があるが、今後については不確定要素が残る。
- **欧州航路**：ドイツを中心に不確実性があるが、中南米/アフリカ/インド/中東は比較的視界良好。（欧米のみならず、新興国エリアへの大型船の投入が進む事が予想される。）

② コンテナ船の船腹量/キャパシティ推移と予測

出展 Alphaliner

Newbuilding Delivery Projections - Cellular Fleet

Fleet as at :	31 Dec 2023		31 Dec 2024		31 Dec 2025		31 Dec 2026	
TEU nominal	ships	teu	ships	teu	ships	teu	ships	teu
>18,000	184	3,951,959	197	4,263,075	206	4,472,291	214	4,663,591
15,200-17,999	117	1,868,843	182	2,900,971	238	3,798,411	251	4,005,411
12,500-15,199 NPX*	291	4,007,452	328	4,506,380	354	4,861,970	390	5,364,932
10,000-12,499	207	2,273,791	209	2,297,219	219	2,411,699	231	2,546,619
7,500-9,999	481	4,274,052	517	4,560,226	543	4,774,854	581	5,099,644
5,100-7,499	464	2,908,611	536	3,369,794	543	3,414,668	553	3,476,112
4,000-5,099	640	2,901,620	644	2,920,092	648	2,937,388	648	2,937,388
3,000-3,999	292	1,004,109	324	1,107,631	339	1,155,564	342	1,165,960
2,000-2,999	836	2,131,002	889	2,269,448	897	2,287,966	901	2,297,785
1,500-1,999	751	1,311,533	821	1,436,264	831	1,454,165	831	1,454,165
1,000-1,499	761	876,547	801	925,778	829	958,951	844	976,873
500-999	771	571,556	778	576,763	792	587,800	795	590,010
100-499	182	59,771	194	62,886	199	64,386	206	66,288
Total	5,977	28,140,846	6,420	31,196,527	6,638	33,180,113	6,787	34,644,778
Adjusted Total	5,977	28,140,846	6,354	31,077,148	6,487	32,890,734	6,516	33,905,399
Annual Growth	8.2%		10.4%		5.8%		3.1%	



* Note on Neo-Panamax (NPX) ships - Ships of 13,300 to 15,199 teu with beams of 49.00 to 51.25m (revised neo-Panamax gauge) are counted in the revised 12,500-15,099 teu segment from 1 Jun 2018.



新造船船腹キャパ(24年1-9月) = + 約234万TEU増



解撤量(24年1-9月) = ▲約8万TEU減

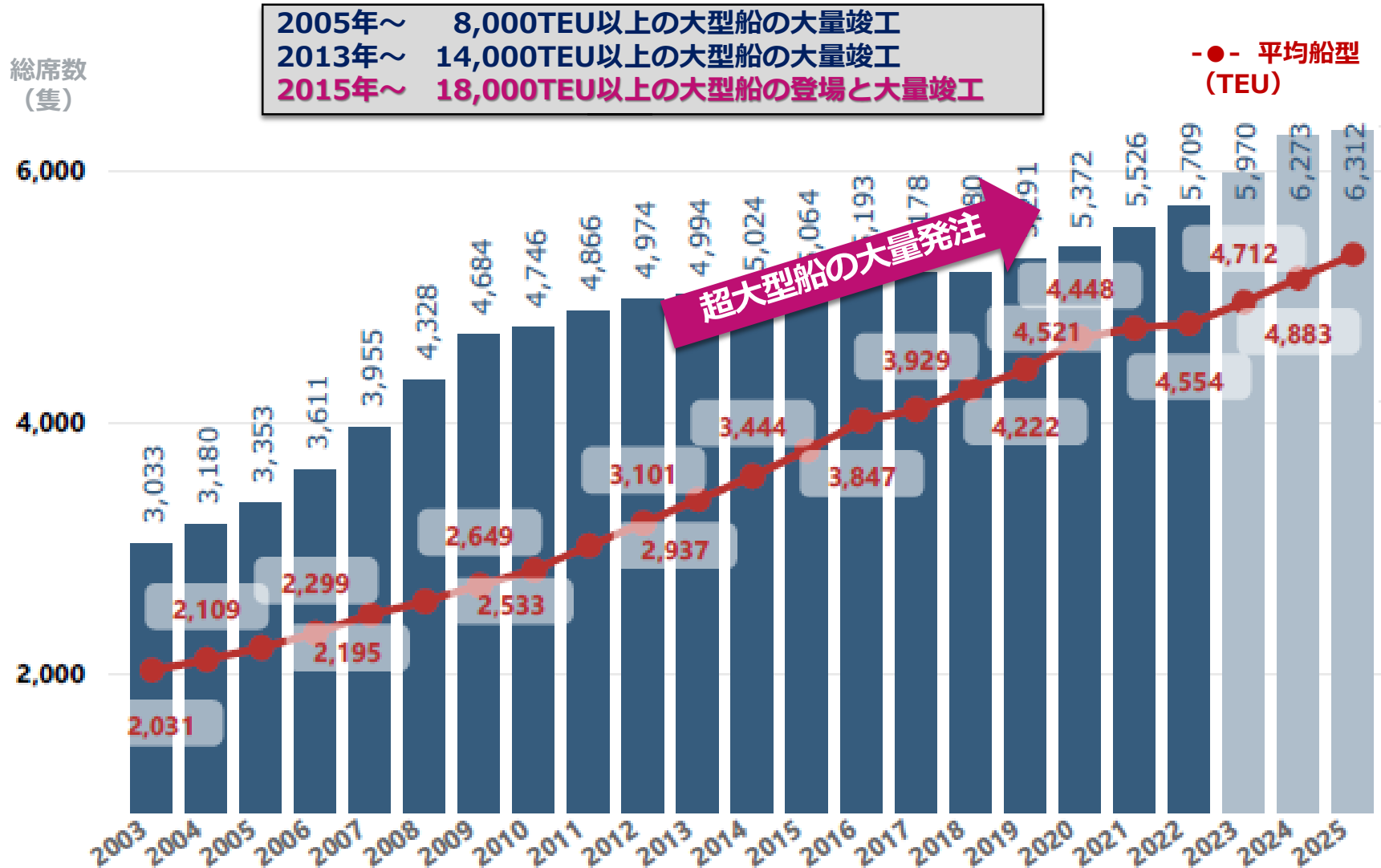
(24年通年でキャパ10.4%増なるも、喜望峰経由ルート継続により船腹量の吸収+抜船により稼働キャパ減)

➡ 2025年以降も新造船投入は続くが、対前年比の伸び率では2024年がピーク。

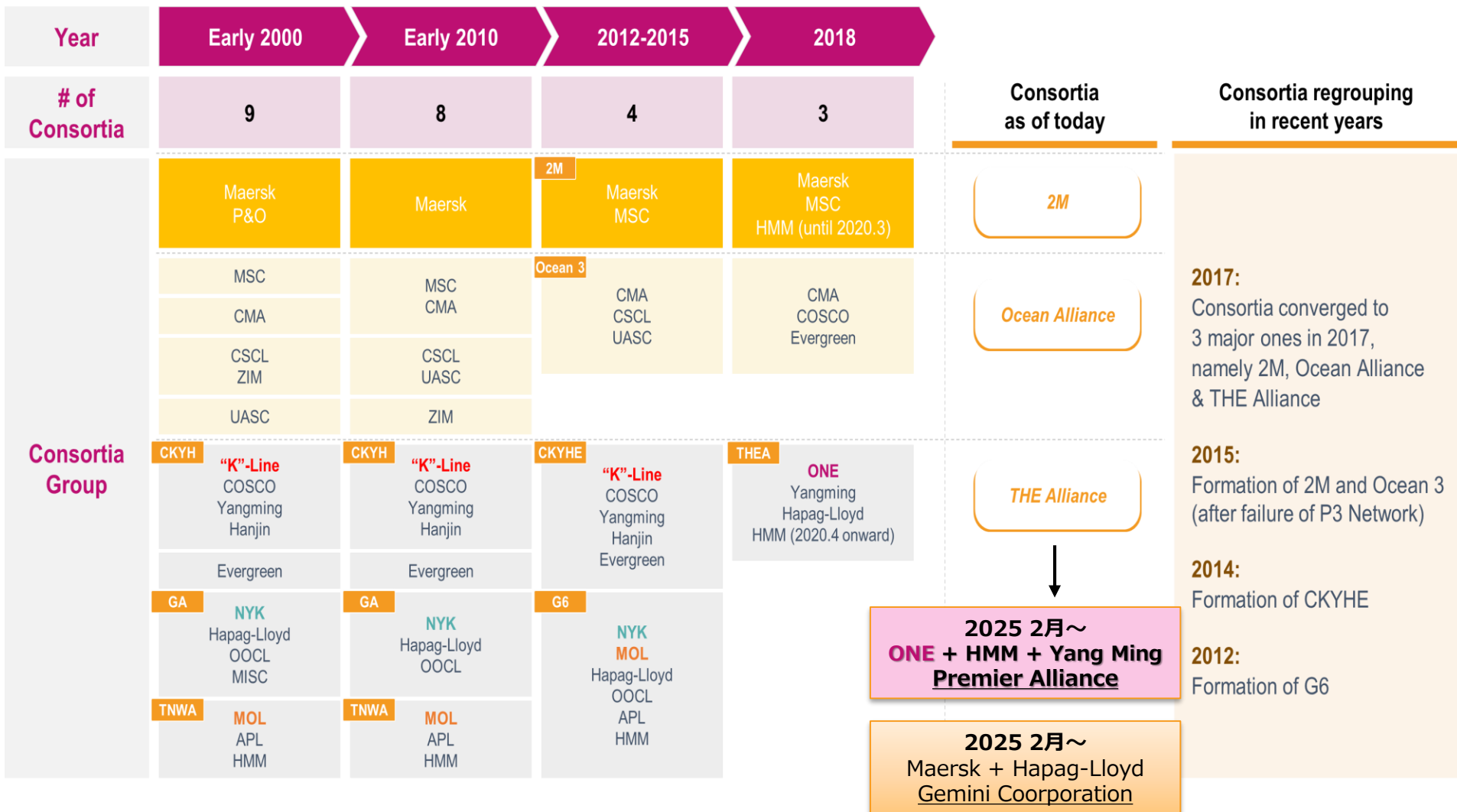
③ コンテナ船の船型推移・大型化

コンテナ船隻数・全体平均船型・新造船平均船型の推移

出展 Alphaliner



④ アライアンス（船社間協定）の変遷と推移



⑤ パナマ運河の渇水問題（2023年～2024年）

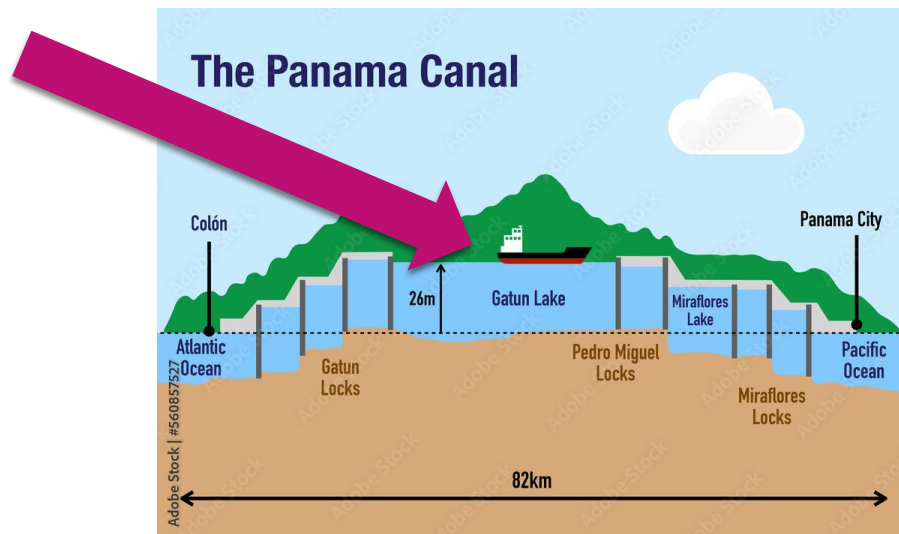
◎ パナマ運河の中央部に位置するガツン湖の2023年の水位は、干ばつの影響で過去5年で最も低くなった。

◎ ガツン湖の水位低下を受けて、パナマ運河庁はドラフト制限を実施。さらに予定船の通峡を十分にこなせなくなり、2023年11月頃からは事前の通峡予約も意味をなさなくなった。その結果、パナマ運河の両側で滞船が発生し、通峡タイミングの見通しが非常に困難になった。

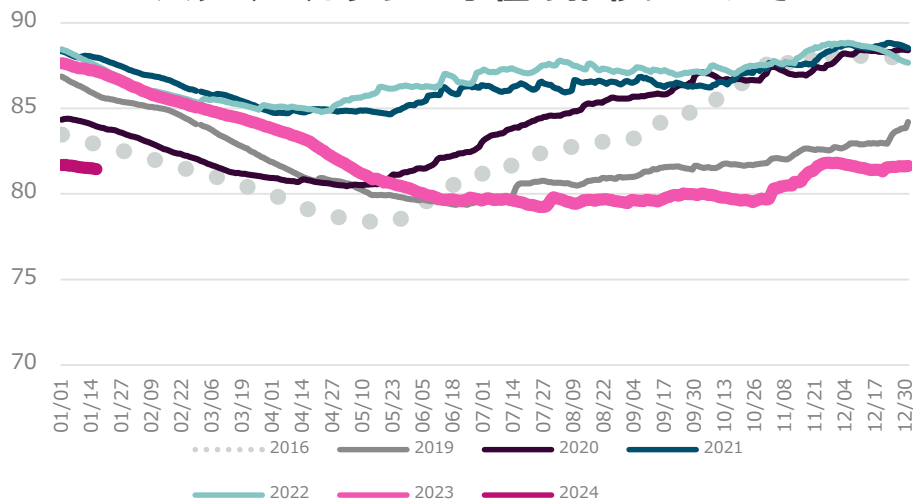
◎ ONE/THEAの対策として、アジア-北米東岸サービスの一部を喜望峰経由に変更することを余儀なくされ、リードタイムが伸びることとなった。

◎ 2024年1月以降、一日当たりの通峡回数に制限はあるものの通峡予約の運用が改善された為、本船毎にアジア出帆時点で通峡予約が取れたものはパナマ経由、その他は喜望峰経由と予め決定する航路運営を実施。

➔ 2024年9月頃にはガツン湖の水位は回復し、通常通り通過できる状態に。



パナマ ガツン湖水位の推移について



⑥ 紅海地域・スエズ運河の状況（2023年～）

【紅海区域の航行が困難に】

◎ 2023年末より、紅海区域のイエメン沖を航行するあらゆる船舶に対し、親イラン武装組織による襲撃事案が多発。

◎ その結果、多くの船舶が欧州との往来の際に、紅海区域およびスエズ運河を回避し、喜望峰を経由しての航行を余儀なくされる事態に。

【喜望峰経由への変更にともなう影響】

◎ アジア～北欧州で追加となるリードタイムは片道で+10～14日、往復で+20～28日。Weeklyサービスを維持するための追加必要隻数は、1ループ当たり3～4隻。 $(20 \sim 28 \div 7 \text{日} = 3 \sim 4 \text{隻})$

◎ アジア～地中海間のサービスでは、喜望峰・アフリカを回った後に地中海に入る必要があり、更にリードタイム増加の影響が大きい。

◎ スエズ経由での欧州航路が平均12隻配船とすると、喜望峰経由ではさらに3-4隻が必要となり、船腹量としては20-25%に相当。

➡ 当面、喜望峰経由での運航が継続する見込み。



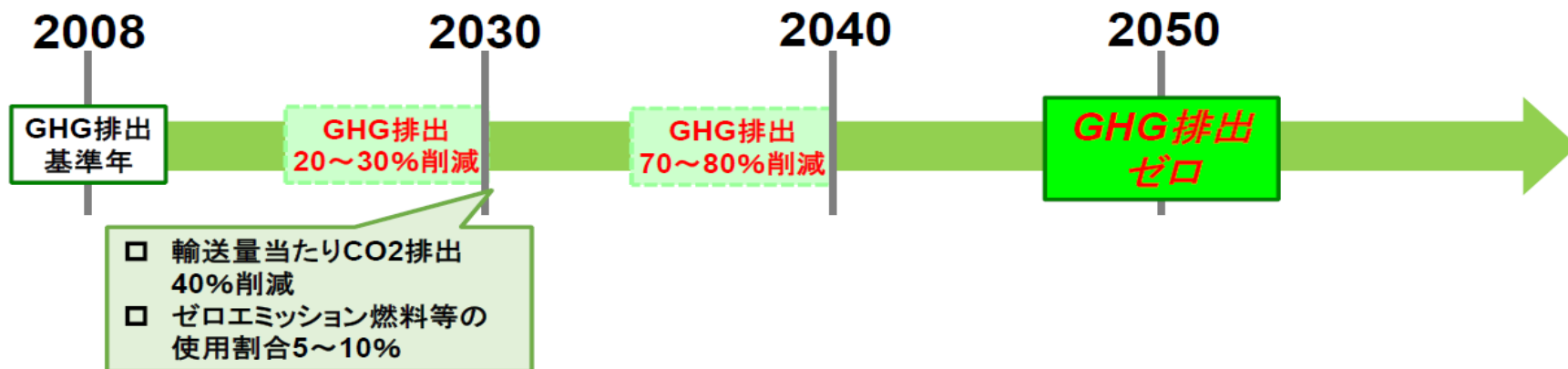
国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」目標に合意 国土交通省

- 2023年7月、国際海事機関(IMO)にて、**国際海運「2050年頃までにGHG排出ゼロ」の目標に合意し**、「GHG削減戦略※」を改定

※ 2018年4月採択



国際海運からのGHG排出削減目標



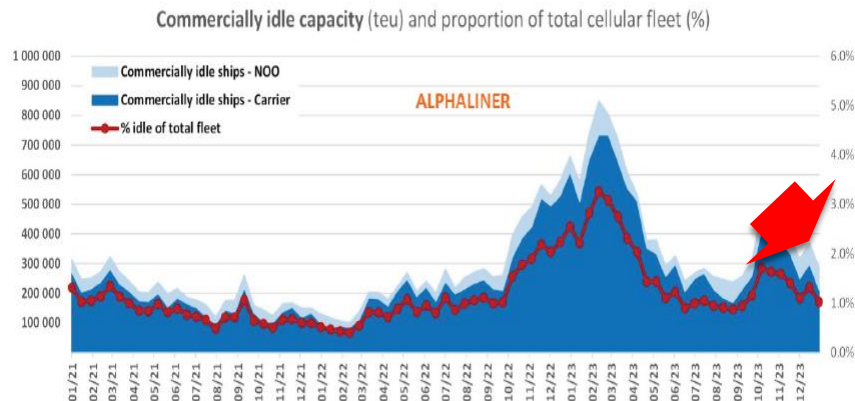
コンテナ船ビジネス上の課題

- ✓ どのような手段で達成するのか？ 代替燃料の検討は？ 代替燃料の十分な量の確保は？
- ✓ 排出権取引費用、本船の新造/改修の費用は？ 現状の燃料とのコスト差は？
- ✓ コストの負担は？ (追加費用の考え方・透明性担保のための仕組みづくり)

⑧ 足元の現状・・・今後、注視すること

投入船舶の増加（船腹不足）

◎ 23年11月より待機中のコンテナ船隻数は減少傾向。



短期運賃市況の変動・高騰

- ◎ 欠便の発生により、主要航路のスペースがタイト。
- ◎ 短期市況運賃が上昇。



出典 上海航運交易所 日本郵船調査グループ

リードタイムの増加

- ◎ 海上コンテナの回転率が低下
- ◎ 一時的にリードタイムが増加することにより、コンテナの供給バランスに乱れが発生。
- ◎ 特にアジア側でのコンテナ在庫が一時的に逼迫。

サプライチェーンへの影響

- ◎ 欧州側では一部の自動車メーカーがアジアからの部品が届かず、数週間生産調整を余儀なくされた。
- ◎ 地政学リスクの懸念やリードタイムの増加を受け、製造メーカーや大手小売りが一時的に在庫の積み増しを図った。

その他

- ◎ 世界の気候変動（台風・水位低下等）
- ◎ 中東・紅海地域を取り巻く地政学リスクの進捗
- ◎ 各地の労使交渉による影響（北米は一段落？）
- ◎ 米国のトランプ新政権による貿易摩擦とその影響
- ◎ 季節的な荷動き・シーズナリティ
- ◎ 環境対策

ご清聴ありがとうございました

www.one-line.com