

Shipping Guide

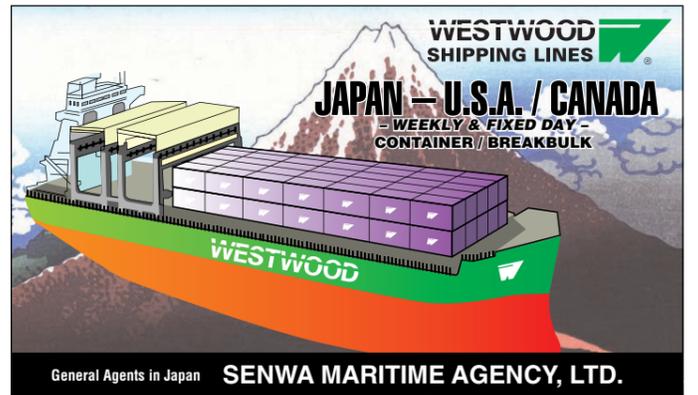
元旦

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール）☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）

No. 10,873 <臨時増刊号>

Sunday, January 1, 2023

© Shipping Guide



2023年 主要航路の展望

特需終わり、運賃安定は船腹調整能力カギ

2022年は新型コロナのパンデミック（世界的大流行）による海上物流の混乱が収まり、港湾混雑も改善される一方、ウクライナ戦争、燃料価格の高騰、さらには世界的なインフレが加速し、輸送需要が減退する中で運賃が急落、コンテナ特需は終焉を迎え、2023年にはコロナ禍前の通常状態に戻る見通しの一方で、大量の新造船が市場に投入、船腹余剰が懸念される中、マーケット安定化は船社の船腹調整能力がカギとなりそうだ。

北米航路

春ごろには需要回復も

北米航路は2022年上半期までは高水準で推移していた運賃が下半期に入り急落し、潮目が変わった。新型コロナの感染拡大が落ち着き、海上物流の混乱も改善、西岸諸港も混雑が大きく緩和された一方、東岸諸港は西岸からの貨物シフトで混

雑が続く好対照を見せた。輸送需要も米国の利上げで消費が減退し秋以降低調が続く。ただ、2021年が記録的だった反動もあり、マイナスは驚くにたらず、スポット運賃が下落しているが2023年4~5月頃から需要が盛り返すと楽観論もあ

り、春節後の動きが注目される。

往航荷動き減速

日本海事センターがJOC-PIERSデータをもとにまとめた2022年11月のアジア18カ国・地域から米国向け往航コンテナ荷動きは、前年同月比10.5%減の146万2,527TEUと3カ月連続のマイナスになったが、1~

11月累計では前年同期比28%増の1,976万1,598TEUと前年比プラスを維持した。

うち中国が0.2%減の1,130万1,230TEUと微減だったが、日本は12.3%増の59万8,660TEU、韓国が10.6%増の110万9,677TEUと好調、ASEANが10%増の463万7,423TEU、南アジアも7.5%増の139万336TEUとプラスを記録した。一方の復航は、9月が前年同月比1.9%増の44万2,804TEUと2022年5月以来のプラスに転じ、今年1~9月累計は前年同期比8.7%

減の427万2,319TEUで、うち中国が12.5%減の105万5,489TEU、日本は6.7%減の49万3,714TEU、韓国が2.7%減の47万8,198TEU、台湾も11.2%減の39万2,866TEUといずれも減少、またASEANも10.6%減の120万8,158TEUで、ベトナムは9.7%減の32万3,300TEU、マレーシアは2.8%減の24万8,863TEU、一方南アジアは3.3%増の55万8,754TEUで、インドは9.5%増の42万8,200TEUだった。

みずほ銀行産業調査部は、2023年のアジア発北米

向け荷動きは、需要が一服し、短期的には消費減退により荷動き減少も、中期的には経済回復による拡大を見込み、2023年は前年比6.3%減少するが、向こう5年間で年率平均1.3%で成長し、2027年には2,288.1万TEUを予想、北米発アジア向けはコンテナ回送が優先された状況が改善し一部回復も、米中貿易摩擦による成長鈍化を見込み、2023年が3.7%増の579.2万TEU、向こう5年間で年率平均3.4%で伸び、2027年には658.9万TEUを予想している。



TAKING YOU EVERYWHERE

As a world leader in shipping and logistics, we transport 23 million containers every year. We take your cargo on 730 vessels, across 155 countries, to 500 ports, along over 260 sailing routes.



MOVING THE WORLD, TOGETHER.

msc.com

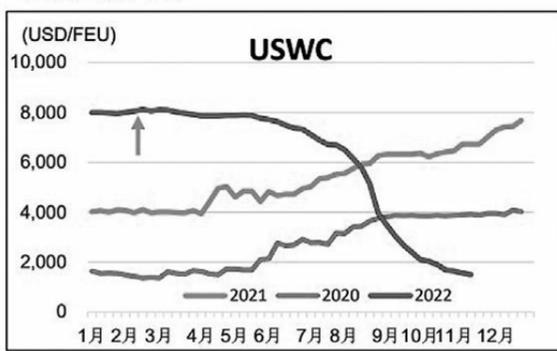
運賃は7カ月余り続落

一方、日本郵船調査グループの資料によると、22年8月末時点のアジア/北米航路のコンテナ船腹量は648隻・549.7万TEUと1年前より9.7%増加した。3大アライアンスの供給船腹量は増加したものの、シェアは低下、ZIM（イスラエル）やWan Hai（台湾）のサービス拡充、CuLines（中国）やBAL（香港）などの新規参入でその他の船腹量は32.0%増加、西岸航路は2.5%減少し、250.2万TEU、東岸航路は22.4%増加し約299.5万TEUとなった。22年1月にLA/LB港の沖待ち船は109隻に達したが、欠便増加でその後、滞船の数減少に伴い欠便船

腹率も減少した。22年6月以降、北米東岸向け貨物の増加に伴い、北米東岸の欠便船腹率が増加、2022年9月以降、荷動きの急減による欠便船腹率が増加をみせた。

こうした中で、2022年に入り第1半期（1～3月）も北米往航は、港湾混雑などによる欠便の影響を受け、船社の積み高は低下したが、堅調な貨物需要に支えられ、消席率は満船を維持、運賃水準も高原状態が続いたが、2月下旬にロシア軍によるウクライナ侵攻や、中国のゼロコロナ政策により上海市でのロックダウンが続き、さらには欧米でインフレ圧力がさらに高まりました、世界の経済成長率が低下、需給が緩み、運賃市況

北米西岸向け



も下落傾向をみせていた。国際的な運賃の代表的な指標である上海出しスポット運賃（THC除く）である上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）は、北米西岸航路が22年1月初めに7,994ドル/FEUだったものが、その後30週連続で下落し12月中旬には1,423ドル/FEUと年初から82%も落ち込み、北米東岸航路も1月初めに11,729ドル/FEUと1万ドルの高水準だったが、その後29週連続で下落し12月中旬には3,169ドル/FEUへ年初から73%も落ち込んだ。

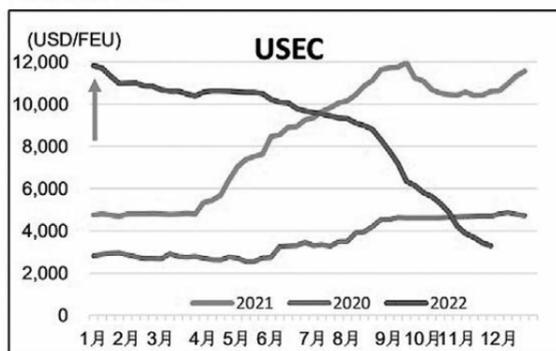
また、Drewry Maritime Research（英国）が発表しているスポット運賃の指標、世界コンテナ運賃指数（WCI）は、上海→北米西岸が3月初旬に12,690ドル/FEUとピークになったあと、12月下旬には1,992ドル/FEUへ84%下

落、北米東岸向けは1月初旬に13,518ドル/FEUとピーク付けたあと12月下旬には3,889ドル/FEUへ71%落ち込んだ。一方、運賃分析サイト、Xeneta（ノルウェー）によると、22年1月の世界長期契約海上運賃指数、XSI（Xeneta Shipping Index、2017年1月＝100）はパンデミック初期から上昇局面が続き、米国の輸入は1月の253.47だったものが、9月には561.7まで上昇したあと、11月には538.18へ下落、このうち極東から米国向けの長期運賃平均は数カ月2ケタの下落が続き、米国向け全体を押し下げた。

運賃安定は米の経済次第

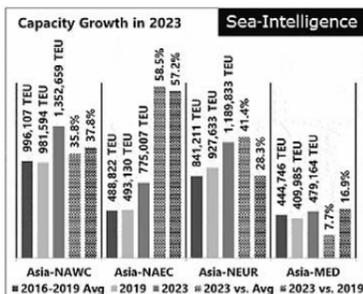
米国では2022年になり、

北米東岸向け



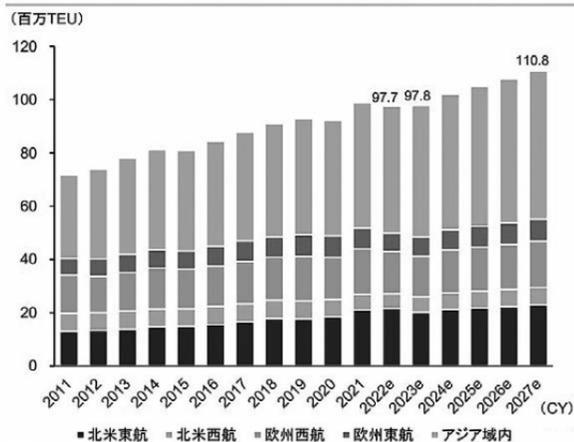
インフレが高進、実質GDP成長率は2021年の5.9%から2022年には1.9%に低下したものと推定。インフレ抑制のため、連邦準備理事会（FRB）は急ピッチの利上げを実施、これにより実質金利は急上昇しており、景気への下押し圧力が強まった。しかし、年後半から高インフレは沈静化へ向かい、2023年の成長率は1%前後を維持と予想されている。

北米航路の荷動き、運賃が通常に戻るかどうかは米国経済の回復次第だが、来年のアジア発北米向け荷動き量について、海外の海運調査機関の予測は、Clarkson（英国）は1%増、

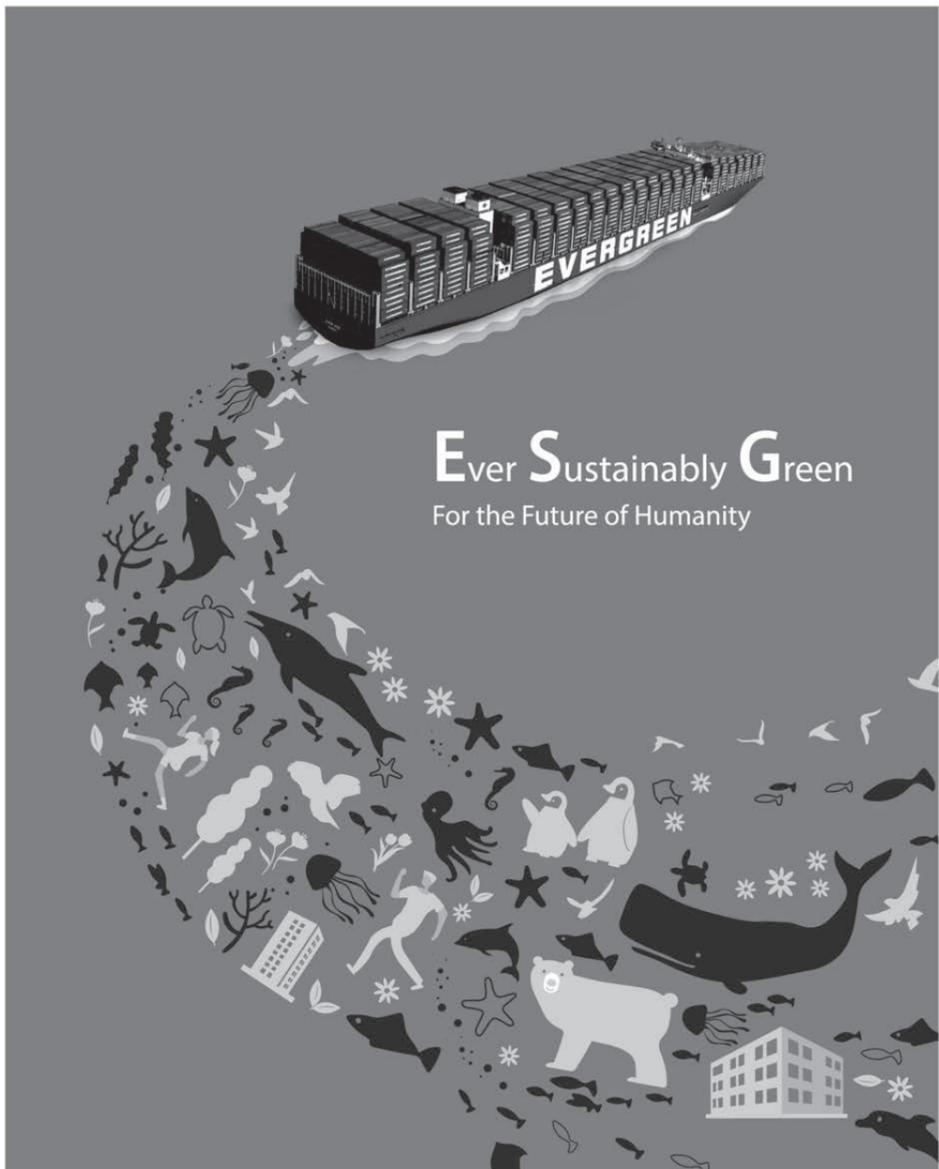


Drewry(英国)は2.1%減、IHS Merkit（英国）は5.7%増、韓国海洋水産開発院（KMI）は0.3%とまちまちだ。一方で船腹量は200万TEUを上回る新造船の竣工が予定、船腹過剰が懸念される。年明け後もしばらくは運賃は小幅な値動きで推移、4～5月頃に需要が回復、船積みシーズンにも増勢が続けば、通常のビジネスに戻るとに見方も出ている。

グローバルの海上コンテナ貨物年次荷動き推移



(注)2022年以降はみずほ銀行産業調査部予測 (出所)日本海事センター資料より、みずほ銀行産業調査部作成



私たちは、人、社会、地球との共存共栄を理念に 環境保護、社会貢献、コーポレートガバナンスの充実に 全力で取り組んでおります。

Dedicated to Enriching Your Life EVERGREEN LINE www.evergreen-line.com

欧州航路

欧州景気後退局面も

欧州景気はEU（欧州連合）の実質GDP成長率が2021年の5.3%から2022年は+3.2%の高めの伸びになる一方、2023年は▲0.2%とマイナス成長が予想されている。インフレの高止まりにより、財消費は減少が続き、個人消費は今後減少に転じ、回復はインフレ率の減速が進む2023年半ば以降まで待つ必要があるとみられている。また、英国もEU離脱など英国特有の要因で労働力不足が長期化、家計の購買力低下や政策金利の引き上げを通じて、実質GDP成長率は2021年の+7.5%から2022年は+3.2%に減速、2023年は▲0.7%のマイナス成長に転じる見通し。

22年は往復航で荷動き減

ContainerTrade Statistics（CTS）のデータによると、2022年の荷動きは1～10月累計の往航が、前年同期比8.3%減の1,295万2,742TEUで、仕出し地域別では北東アジアが13.7%減の138万1,837TEU、中国+香港が9.6%減の963万601、一方東南アジアのみ3.6%増の196万304TEUと前年を上回った。仕向け地域別では北欧州が8.3%減の855万5,918TEU、東地中海が13.5%減の211万7,455TEU、

一西地中海が4.8%減の227万9,369だった。

復航も前年同期比14.7%減の560万6,238TEUで、仕出し地域別では北欧州が13.5%減の396万4,750TEUで、西地中海が10.8%減の90万1,210TEU、東地中海も24.5%減の74万278TEUと全地域でマイナスになった。仕向け地域別では中華+香港が21.8%減の283万9,143TEU、北東アジアは4.3%減の131万5,813TEU、東南アジアも7.5%減の145万1,188TEUといずれの地域向けでも減少した。

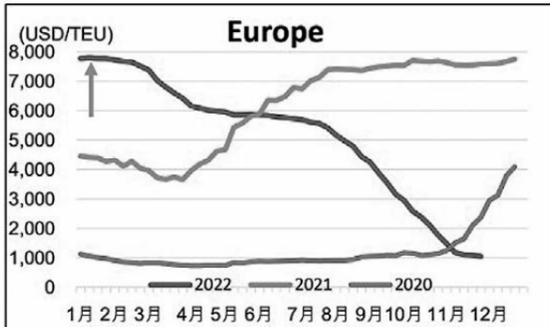
一方、日本郵船調査グループに資料によると、コンテナ船腹量は22年8月末時点で北欧州航路が1年前より6.9%増の390.276万TEUでOcean AllianceOが13.0%増加、新規参入などアライアンス外船のシェアは小さいものの、前年比で船腹が2.5倍強となり、地中海航

路は7.8%増加し182万4,807TEUだった。また、Alphaliner（仏）によると、22年11月初め時点の極東/欧州航路の週当たり船腹量は前年比0.1%増の43万7,991TEUで増加傾向をみせたいたが、12月初めには2Mによる船腹削減で41万8,500TEUと前月から4.5%減少、ピークだった8月の約45万TEUに比べ7.2%減った。

運賃も年後半に下落

次に2022年の運賃の動向を中国輸出コンテナ運賃指数（CCFI、1998年1月1日＝1000）でみると、1月に欧州航路が5491.88、地中海航路は6380.87だったものが、12月中旬には欧州航路が1893.97、地中海航路が2246.64と約1年間で両航路とも約6割強落ち込んだ。また、上海出しスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）も22年の1月に欧州航路が7,997ド

北欧州向け



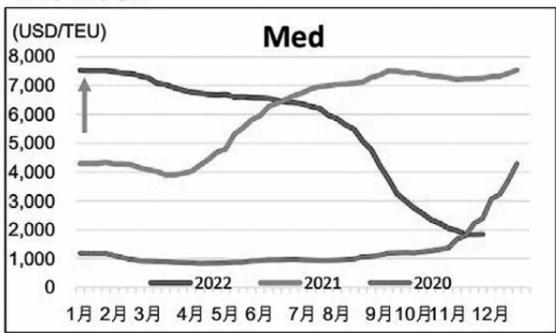
ル/TEU、地中海航路が7,250ドル/TEUのピークから12月初めには欧州航路が1,047ドル/TEU、地中海航路が1,841ドル/TEUとそれぞれ87%、75%も落ち込んだ。

23年は新造船大量竣工

2023年は、海外の調査機関の予測はまちまちで、欧州航路に荷動き量をClarksonsは2%減、Drewryは2.1%増、IHS Merkitは4.9%増、KMIは2%増をそれぞれ見込んでいる。

一方、船腹供給量について、KMIは2023年は新造船コンテナ船のデリバリーが333隻・230万TEUにのぼり、このうち10,000TEU超の大型船は92隻・180万

地中海向け



TEUに達し、解撤（スクラップ）量の30万~40万TEUを差し引いても200万TEU前後の純増があり、とくに18,000TEU超大型船29隻が引き渡される予定となっていることから、欧州航路の船腹供給量は2.4%増加するものと予想されている。

ただ、大手船社が市場シェア拡大から利益最大化に事業戦略を転換し、アライアンスを中心に市場が低迷すれば、欠航（blank sailing）のような供給調整措置を積極的に講じ、荷動き量も欧州でのインフレが下火になれば再び回復し、運賃も上昇が見込まれている。

中南米航路

2023年の中南米経済は減速

国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会（ECLAC）が22年10月に発表した中南米地域および中南米各国における2022年および2023年のGDP成長率予測によると、中南米地域全体のGDP成長率予測については、2022年は3.2%と堅調だが、2023年は1.4%に減速すると見込んでいる。

2022年はロシアによるウクライナ侵攻の影響が世界経済の成長に影響し、中南米地域の外需にも悪影響を及ぼし、インフレ圧力、ボラティリティ、金融コストを増大させている、と指摘している。2023年の経済成長鈍化の要因としては、世界の経済成長の減速と貿易の伸び悩み、政策金利の上昇、国際流動性の低下を挙げている。政策金利については現在、中南米では多くの国で中央銀行が利上げを

続けているところ、ECLACは2023年には利上げが終了すると見込んでいる。利上げが個人消費と投資に及ぼす影響は2023年中も継続すると予測している。

国別でも、域内ほぼ全ての国で2023年は経済成長の減速が見込まれている。中南米主要国（アルゼンチン、ブラジル、チリ、コロンビア、ペルー、メキシコ）をみても、2022年は最も低い予測値がメキシコの1.9%で、コロンビアにいたっては7.7%の予測となっている一方で、2023年は1~2%台にとどまり、チリはマイナス0.9%と予測されている。

中南米向け荷動き堅調

CTSの統計によると、極東から中南米向けコンテナ荷動き量は2022年は新型コ

ロナのパンデミック（世界的大流行）に伴う巣ごもり現象で、消費財の需要が高まり輸送需要も増加し、2021年が年間で436万600TEUと2020年の381万600TEUに比べ14.5%増加、2022年も月により増減はあるものの堅調に推移し、1~10月累計で365万6,600TEUと前年同期の354万5,300TEUに比べ3.1%増加した。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア→中東・南アジアの荷動き量は22年8月末時点で190隻・164.2万TEUと1年前より6.5%増加した。

運賃は84%も下落

22年も上半期はコロナ禍の中、高運賃基調が続き、消費率も高水準を維持したが、下半期に入り8月から輸送需要の不振が運賃が下落し、本格的な不況に直面した。南米航路の上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）

は22年1月初めに10,323ドル/TEUだったが、8月初旬に9,531ドル/TEUに低下、12月中旬には1,649ドル/TEUと年初から約84%も落ち込んだ。

また、米調査会社S&P Global Plattsが発表した11

月中旬の極東から南米向けスポット運賃は51.9%（2,700ドル）も大幅下落し2,500ドル/FEUと、9月初旬以来の最大下げ幅となり、今年7月12日以来初めて欧州から南米向けのスポット運賃を下回った。輸送

需要の減退、過剰在庫や政情不安などが要因。南米西岸向けスポット運賃も11.6%下落し3,000ドル/FEUとなった。10月初旬の時点で、極東から南米東岸向けスポット運賃は年初から57%下落している。

中東・南アジア航路

MENAの23年経済は減速

国際通貨基金（IMF）は、2022年10月に発表した「地域経済見通し（中東・中央アジア）で、2022年の中東・北アフリカ（MENA）地域の実質GDP成長率を5.0%と推定、世界の成長予測3.2%を1.8ポイント上回る。2023年は世界情勢の悪化の影響を受け、3.6%

国々（イラン2022年3.0%、ヨルダン同2.4%、モロッコ同0.8%）との間では差がみられる。

中東向け荷動き小幅減少

CTSのデータによると、極東からインド亜大陸・中東向けコンテナ荷動き量は2020年が年間で653万5,200TEU、2021年は808万3,500TEUと23.7%増加した。2022年は8月以降マイナス傾向が続き、1~10月累計で618万8,400TEUと前年同期比6.6%の減少となった。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア→中東・南アジアのコンテナ船腹量は22年8月末時点で343隻・168.2万TEUと1年前に比べ7.1%増加した。

往航運賃、約50%下落

こうした需給動向を反映、上海出しスポット運賃（THC除く）の中東ガルフ航路における上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）は、2022年1月初旬に3,790ドル/TEU、3月下旬で8.8%下落し2,843ドル/TEU、4月初め中東地域での新型コロナの流行が概ね安定、欧

Far East to Indian Sub Cont & Middle East Trade Volumes (2022)

Table with 14 columns: Year, Jan, Feb, Mar, Apr, May, Jun, Jul, Aug, Sep, Oct, Nov, Dec, YTD. It shows trade volumes and percentage changes for 2022 and 2021.

Far East to South & Central America Trade Volumes (2022)

Table with 14 columns: Year, Jan, Feb, Mar, Apr, May, Jun, Jul, Aug, Sep, Oct, Nov, Dec, YTD. It shows trade volumes and percentage changes for 2022 and 2021.

Advertisement for shipping books: '国際物流英語' and '受渡実務マニュアル 輸入編'. Includes book covers, descriptions, and contact information for Ochancomars.

Advertisement for Pan Ocean shipping services. Features the slogan '賀正 Carry your dream' and an image of a container ship. Includes contact details for agents in Japan.

GDP成長率は7.4%、2023年は6.1%に減速を予想している。

が緩和、新型コロナの感染状況が不透明な状況になる中、2023年のマーケット動向は読み難いものになっている。

アフリカ航路

アフリカ経済減速

アフリカ開発銀行によると、アフリカの実質国内総生産（GDP）の成長率は、新型コロナの感染拡大とウクライナ戦争の勃発に大きく影響、2021年の6.9%から2022年には4.1%に減速。こうした問題がさらに長引く場合、2023年のアフリカの経済成長は4%程度の横ばいで推移すると予想する。これは、これらの諸国の経済回復力と経済多様化を裏付けるものだが、石油純輸出国の経済成長率が2022年の4.4%から2023年は4.1%へと若干減速すると予想されるため、経済成長率は全体として緩やかなものになるとみる。

また、IMFは2022年10月、「地域経済見通し（サブサハラ・アフリカ）」を発表し、サブサハラ・アフリカ地域（SSA）の2022年の実質GDP成長率を3.6%と2021年の4.7%からは1.1ポイントのマイナス、2023年は3.7%と予測している。主要国では、ナイジェリア（石油輸出国）や南アフリカ共和国（その他の資源国）がそれぞれ3.2%、2.1%だった一方、コートジボワールやケニアといった非資源国はそれぞれ5.5%、5.3%と、前年からは下がったものの、比較的高い成長率を維持するとみる。

往航荷動きは小幅増

CTSの統計によると、極

東からサブ・サハラアフリカ向けコンテナ荷動き量は2020年の313万6,500TEUから2021年は293万1,600TEUと6.5%減少。2022年は月に増減があったが、1～10月累計で252万300TEUと前年同期比0.8%増加した。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア→アフリカのコンテナ船腹量は22年8月末時点で170隻・86.5万TEUと1年前より3.4%減少した。

運賃は年初から5割下落

次にアジア発アフリカ向け運賃動向を中国の上海航運交易所（SSE）が発表しているSCFIの推移でみると、西・東アフリカ航路は22年年初の7,470ドル/TEUをピークに、3月に6,000ドル/TEU1台、8月に5,000ドル/TEU台、9月に4,000ドル/TEU台、そして12月中旬には3,000ドル/TEU台へ下落傾向を続け、年初から約55%も落ち込んだ。

また、南アフリカ航路も年初の6,429ドル/TEUをピークに、3月に5,000ドル/TEUへ低下したあと、8月

までは5,000ドル/TEUを維持していたが、9月に入ると4,000ドル/TEUへ下げ、12月中旬には3,000ドル/TEU台となり、年初から52%落ち込んだ。

韓国の海洋水産部海運港湾物流情報システム（PORT-MIS）に公表された運賃動向でみると、今年1月初めにナイジェリアのラゴス向け7,000ドル/TEUだったのが、12月中旬には3,400ドル/TEUへ51.4%下落、ガーナのデマ向けは5,750ドル/TEUから2,600ドル/TEUへ54.8%下落、ケニアのモンバサ向けは4,400ドル/TEUから2,150ドル/TEUへ51.1%下落し、タンザニアのダルエスサラーム向けは4,900ドル/TEUから2,400ドル/TEUへ51%下落、南アフリカのダーバン・ケープタウン港向け、6,000ドル/TEUからそれぞれ2,930ドル/TEU、3,110ドル/TEUと半分になっている。

アフリカ航路は、主力の中国積みの動向により荷動き量が左右されるが、中国政府によるゼロコロナ政策

国・地域	実質GDP成長率		
	2021年	2022年	2023年
サブサハラ・アフリカ全体	4.7	3.6	3.7
アンゴラ	0.8	2.9	3.4
コートジボワール	7.0	5.5	6.5
エチオピア	6.3	3.8	5.7
ガーナ	5.4	3.6	2.8
ケニア	7.5	5.3	5.1
モザンビーク	2.3	3.7	4.9
ナイジェリア	3.6	3.2	3.0
南アフリカ共和国	4.9	2.1	1.1

(注)2022年以降の数値は予測値。
(出所)IMF世界経済見通し(サブサハラ・アフリカ)
(2022年10月)からジェトロ作成

豪州・NZ航路

23年の経済は減速

23年の経済は減速

2022年10月、豪政府予算案で示された経済見通しでは、豪州の実質GDP成長率は、2022年度の前年比+3.25%から2023年度には同+1.50%に減速が予想。民間設備投資などの内需には回避されるものと予想されており、中期的に豪州経済の拡大基調は維持される見込み。

一方、2022年のニュージーランド経済は、年明け以降、変異株によるコロナ禍の再燃に直面、1-3月期の実質GDP成長率は2四半期ぶりのマイナス成長に陥ったが、4-6月期は前期比年率+7.03%のプラス成長に転じた。実質GDPの水準もコロナ禍前を上回るなど、経済はコロナ禍を克服した。隣国の豪州と同様に経済動向は最大の貿易相手国である中国経済の影響を強く受けることから、23年も中国に振り回されることになりそうだ。

コンテナ船業界も超好況期を味わった21年の反動と世界貿易鈍化の影響を受けて22年は悪化局面に入り、運賃は7-9月期まで高値圏で推移したが、10-12月期に入り4ケタ4から3ケタまで落ち、コロナ禍前の水準に完全に戻ってきた。物流量は上半期不振を打ち、下半期には強勢を見せた。

荷動きは往航減、復航増

CTSの統計によると、極東からオーストララシア・

オセアニア向けコンテナ荷動き量は2020年の282万1,600TEUから2021年が286万7,600TEUと前年比1.6%増加、2022年は1月から10カ月連続のマイナスと不振で、特に4月と10月は2ケタの大幅下落となり、1～10月累計では218万4,800TEUと前年同期比12.6%減少した。オーストララシア・オセアニアから極東向けコンテナ荷動き量は2020年が160万9,600TEU、2021年が162万6,700TEUと前年比1.1%増加したあと、2022年に入ると月により増減を繰り返し、1～10月累計で138万9,800TEUと前年同期比47%増を記録した。

韓国/オセアニア航路の荷動き量をみると、22年1～10月累計で往復航合計で前年同期比15.7%増の3万6,400TEUとなり、輸入は22.6%増の2万4,300TEU、輸出は4.1%増の1万2,100TEUと下半期に強含みに反転している。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア/オセアニア航路のコンテナ船腹量は22年8月末時点で173隻・73.1万TEUと1年前から6.6%増加した。

運賃は年初から80%下落

2022年の極東から豪州・ニュージーランド向け運賃動向を中国の上海航運交易所（SSE）が発表している上海出しスポット運賃（THC除く）を反映した上海輸出コンテナ運賃指数（SCFI）の動向でみると、

2022年は1月初め4,673ドル/TEUにと過去最高に達したとあと、第2四半期に入ると、新型コロナの感染が再拡大し上海などのロックダウンとウクライナ戦争が相次いで発生し、海運不況が始まり、4月中旬に3,621ドル/TEUと3,000ドル台へ低下、5月以降は中国でのロックダウンが徐々に緩和、輸送需要の増加し消費率の90%達した。

しかし、下半期に入り、世界各国の利上げがグローバル経済の不確実性を高め、運賃に下方圧力が再びかかり、8月中旬は2,988ドル/FEUと2,000ドル台、中国の国慶節前の出荷も盛り上がり欠け、10月中旬には1,561ドル/TEUと2,000ドルを割り込み、11月下旬には613ドル/TEUへ急落、12月初も600ドル/TEUで推移、年初から80%以上も大幅に落ちた。

配船面では、港湾スト、自然災害、コンテナ不足などに伴って物流が混乱コンテナ船の運航に支障をきたし、タグ乗組員のストライキなどによる豪州港湾での混雑が深刻化、サービス遅延が一時悪化したほか、豪州では年に2～4回も記録的な大雨・洪水被害に見舞われ、サプライチェーンを悪化させた。

23年は高運賃の時期に締結したに長期契約が満了時期が差し迫る中、新造船が流入し、需要に対する供給圧力がさらに悪化する見通しで、国際海事機構（IMO）のGHG削減規制が強まる中、船社の悩みも深りそうだ。

アジア域内航路

4%台の経済成長持続

アジア開発銀行（ADB）は、昨年12月14日に発表したアジア経済見通し2022年修正版で、世界経済の見通しが悪化する中、アジア・太平洋地域の開発途上国の経済見通しを下方修正、同地域の経済成長率は、2022年が4.2%、2023年が4.6%とされた。9月時点では2022年は4.3%、2023年は4.9%とされていた。世界各国および域内の中央銀行による金融引き締め政策やロシアによるウクライナ侵攻の長期化、中国における度重なるロックダウン措置などの影響が、アジア開発途上国の新型コロナのパンデミックからの成長回復を遅らせ、ゼロコロナ政策による規制と不動産市場の低迷は、中国

の成長見通しのさらなる下方修正につながった。

中国の22年の経済見通しは、前回予想の3.3%から3.0%に下方修正、23年の見通しは、世界的な景気減速により4.5%から4.3%に引き下げ、アジア開発途上国は、成長見通しが下方修正されたものの、成長率、インフレ率ともに世界の他の地域よりもいまだ良好に推移、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナムにおいて堅調な消費や観光の回復が見られる中、東南アジア地域の22年の成長見通しを5.1%から5.5%に引き上げたが、世界的な需要の低迷を踏まえ、23年の見通しは5.0%から4.7%に下方修正した。

また、国際通貨基金

（IMF）は2022年10月に発表した世界経済見通しで、ますます世界経済の見通しに陰りが出る中、アジア経済の状況は相対的に明るい材料だが、アジア太平洋地域の成長率予測は、2022年が4.0%、2023年が4.3%と、4月の世界経済見通しからそれぞれ0.9%と0.8%下方修正し、どちらも過去20年間の平均成長率である5.5%を大きく下回っている。

荷動きは小幅増加

日本海事センターがCTSの集計をもとにまとめたアジア域内航路におけるコンテナ荷動き量は、2020年から前年比0.5%減の4,321万44TEU、2021年は前年比9.1%増の4,714万6,056TEUだった。2022年は第1四半期が前年同期比1.7%増の



Ben Line Agencies (Japan) Ltd.
Worldwide Principals

<p>Alcatel-Lucent Co. (France) Anglo Eastern Shipmanagement Ltd. (Hong Kong) ANL Container Line Pty Ltd. (Singapore) Asset Maritime Security Service (U.K.) China United Lines (China) Dalian Jifa Bonhai Rim Container Lines (China) EAS International Shipping (China) Global Marine Systems (U.K.) Kestrel Global Logistics (U.K.) M&S Logistics (U.K.) Nile Dutch Africa Line (Netherlands) Port of Houston Authority Scottish Development International (U.K.)</p>	<p>Sea Consortium Pte Ltd. (Singapore) Siem Car Carriers (U.K.) Swire Shipping (Singapore) TE Subsea Communications LLC (U.S.A.) Thames Port (U.K.) The Shipping Corporation of India Ltd. (India) Tropical Shipping, Inc. (U.S.A.) Tyco Tele Communications (U.S.A.) UAFI (Indian Ocean Islands & Mozambique) Wuhan New Port Datong Int'l Shipping (China) X-Press Feeders (Singapore) Yew Choon Pte. Ltd. (Singapore)</p>
---	---

BEN LINE AGENCIES (JAPAN) LTD.
4th Fl, Shinagawa TS Bldg., 2-13-40 Konan, Minato-ku, Tokyo 108-0075 Japan
Tel: (03)6718-0704 Fax: (03)6718-0717
logistics.it@benline.co.jp http://www.benlineagencies.com

年別	日中航路(トンベース)						アジア域内航路					
	日本⇒中国			中国⇒日本			CTS			(参考)		
	荷動き量	伸び率	運賃指数	荷動き量	伸び率	運賃指数	荷動き量	伸び率	運賃指数	BDI	円/ドル	
トン	%	ドル/40ft	トン	%	ドル/40ft	TEU	%	ドル/40ft	指数	円/ドル		
2017年	11,531,189	2.6	644	22,224,724	3.9	1,000	40,804,397	4.1	779	1,155	112.1	
2018年	11,270,188	-2.3	650	21,638,541	-2.6	1,003	42,403,137	3.9	751	1,346	110.4	
2019年	9,718,500	-13.8	792	21,501,617	-0.6	1,021	43,437,777	2.4	823	1,338	109.0	
2020年	9,896,928	1.8	778	19,725,440	-8.3	1,100	43,210,044	-0.5	918	1,057	106.8	
2021年	9,434,217	-4.7	992	21,766,972	10.3	1,628	47,146,056	9.1	1,566	2,932	109.8	
2022年												
1-3月	2,152,804	-6.3	847	5,301,840	2.3	1,853	10,680,579	1.7	1,902	2,022	116.2	
4-6月	2,059,271	-15.0	837	5,538,796	-0.7	2,107	12,551,618	1.3	1,827	2,520	129.7	
7-9月	2,172,371	-2.7	793	5,472,442	0.4	1,790	11,942,280	0.8	1,614	1,659	138.4	
10-12月												

1,068万579TEU、第2四半期が1.3%増の1,255万1,618TEU、第3四半期が0.3%減の1,181万4,116TEUで推移、1~10月累計では0.2%増の3,900万9,902TEUと微増にとどまり、前年同様の10%増から伸びが大幅に鈍化した。上海のロックダウンによりシェアを広く占める中国との荷動きの縮小が原因とみられる。

一方、日本郵船調査グループの資料によると、アジア域内航路のコンテナ船腹

量は22年8月末時点で1,260隻・215.4万TEUと1年前に比べ5.1%減少した。

2022年の運賃動向を上海航運交易所(SSE)が発表している上海出しスポット運賃(THC除く)を反映した上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)の推移をみると、2022年1月下旬で1,483ドル/FEU、2月下旬が1,236ドル/TEU、3月下旬は1,098ドル/TEUと落ち込んだ。中国南部地域でのロックダウン解除で工場

の操業が再開されたが生産性の低下や出荷遅延によりしばらくは輸送需要が弱含みとなるのは避けられず、一方でアジア域内航路でサービス開設が相次ぎ、船腹が増加したことによる。

4月下旬も中国での新型コロナウイルス感染予防策によるロッ

クダウンの影響で運賃が弱含みに推移、SCFIは1,004ドル/TEUと15週連続でダウン、5月下旬には1,044ドル/FEUへやや回復、6月下旬も1,079ドル/TEUを維持、7月下旬は雨季が続く中で運賃が軟化し968ドル/FEUと1,000ドルを割り込み、8月下旬も雨季の影響でタイ、ベトナムの需要減退などにより591ドル/TEUへ落ち込みを見せた。

9月下旬も国慶節前の出荷が盛り上がりを見せず386ドル/TEUと低迷、10月下旬は346ドル/TEUと低空飛行が続く、11月下旬

は303ドル/TEU、12月初めには237ドル/TEUまで落ち込み、年初に比べ84%も値下がりをした。

荷動き増も運賃は不安定

みずほ銀行産業調査部のデータによると、アジア域内航路の荷動き量は、2022年が上海ロックダウン影響もあり成長鈍化も、中期的には経済の拡大を背景に成長する見通しで、2022年は前年比1.4%増の4,781.8万TEU、2023年は3.2%増の4,936.5万TEU、向こう5年間では年率平均で3.1%で成長し2027年には5,563.7万TEUに達すると予測して

いる。

2023年の輸送需要は世界の海運調査機関の予測はおおむね一致、Clarksonは3.5%増、IHS Merkitは5.7%増、KMIは4.4%増といずれもプラス成長になると楽観的な見方を示している。

ただ、世界的な景気後退がアジア諸国にも拡大し、輸送需要の不振が続くと予想、200万TEUを上回る新造船の竣工が予定、東西航路に代替投入が見込まれており、押し出されたコンテナ船がアジア域内航路になだれ込むことが懸念、運賃の安定化を保つことができるか注目される。

年頭の辞



一般社団法人 日本船主協会
会長 池田 潤一郎

新年あけましておめでとうございます。2023年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。昨年新型コロナウイルス感染によって重病化するリスクが減少し、コロナ禍に端を発したコンテナ需給逼迫による物流の混乱や船員交代等の問題も山を越えて解消に向かったことは喜ばしかった一方で、ロシアによるウクライナ侵攻という国際秩序を揺るがす大きな問題が発生し、それに起因したエネルギーやその他原材料価格の高騰、各国と米国との金利差拡大によるドル高の進行も相俟った世界的な光熱費、食料品や日用品といった幅広い品目の価格高騰等の問題が、今も世界の人々の暮らし、経済活動に暗い影を落としております。海運業界も多大な影響を受け、先行きが不透明になっておりますが、当協会は本年も業界が抱える諸課題の解決に向け、取り組みを進めて参る所存です。

まずは国際競争力の強化です。昨年は、令和5年度税制改正において当協会が重点要望事項として掲げていた「外航船舶の特別償却制度の拡充・延長」、「トン数標準税制の延長」および「外航船舶の買換特例制度(圧縮記帳)の延長」が夫々認められました。これらは、国会の先生方、国土交通省はじめ関係省庁の皆様のご支援の賜物です。この場をお借りして、厚く御礼申し上げます。厳しい国際競争に晒されている外航海運会社にとって、他国と同じ条件で競争できる環境の整備は、日本の海運が世界で競争を勝ち抜き、日本の経済安全保障推進に貢献する上で極めて重要です。当協会は、引き続き国際競争力強化のための環境整備に取り組んで参ります。昨今の海運業界にとって最重要課題になっているのが、GHG(温室効果ガス)をはじめとする環境問題への対応です。世界の海を舞台に活動するわれわれにとって、地球環境保護への取り組みは海運業界が持続的発展を続ける上で必要不可欠です。IMO(国際海事機関)は、今夏新たなGHG削減目標を定め、中長期的GHG削減に向けて更なる取り組みを加速化していきますが、本年1月からは短期対策として、EEXI規制(既存船の燃費性能規制)およびCII格付け(燃費実績を基にした船舶格付け制度)を導入しました。海運業界は、上述した取り組み以外にも、今ある技術でGHG削減が可能なLNG燃料船の普及、新しい技術による新規代替燃料を用いる次世代船の開発等を進め、低・脱炭素化に一層努力し、わが国海運の2050年GHGネットゼロを目指し取り組んで参ります。

広く社会の皆様のご理解とご協力をお願い致します。海運業界にとって、いつの時代も重要な課題は安全運航の確保です。当協会は、安全運航に向けた業界としての新たな取り組みとして、昨年末より会員各社が事故情報や安全品質向上に向けた個社の取り組みを共有できる情報共有プラットフォーム構築に向けた活動を試験的に開始し、本年からの本格運用を目指します。われわれができる上述したような自助努力は最大限行っていく一方、北朝鮮によるミサイル発射やウクライナ侵攻等による海上のリスクや海賊への対処等は自助努力だけでは解決が難しいため、政府関係の皆様のご支援が必要です。海賊対処については、昨今はわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府による継続的な海賊対処行動が奏功し、近年ソマリア沖・アデン湾の海賊発生件数は低い水準で推移していますが、海賊を生み出すソマリア国内の貧困等の根本的な問題は解決しておらず、引き続きわが国自衛隊や海上保安庁および各国政府が協調した海賊対処行動の継続が必要な状況です。現地の酷暑や砂塵といった厳しい環境下で日頃よりご対応いただいている現地派遣団の皆様には、心より感謝申し上げます。本年は2月にジブチに訪問し、直接皆様へ御礼を述べる機会を得たいと考えております。われわれの課題は他にも、海事人材の確保・育成、パナマ・スエズ運河通航料の値上げへの対応等もございます。これら諸課題を解決するためには国民の皆様による海運へのご理解とご支援が必要不可欠です。当協会は、これまで進めてきた海事広報を、時代に即した有効性の高い広報へと強化し、他の海事関連諸団体とも連携することで、日本における海事産業の重要性に関する認知度の更なる向上に取り組んで参りたいと考えております。さて、冒頭に触れたロシアによるウクライナ侵攻による世界情勢の変化は、わが国の海運がその使命を果たす上で世界とその海が平和かつ自由で開かれていることが大前提として必要であることを、われわれに改めて認識させました。そして、われわれ事業者は、従来以上に幅広い意味合いをもつようになった経済安全保障の視点から、安定した事業継続に必要な政府による安全保障に関する様々な選択肢をよく吟味する必要に迫られていると考えます。最後になりましたが、ウクライナ侵攻が一日も早く終結し、世界とその海に平和と自由が戻ることを心から祈念し、挨拶の結びとさせていただきます。

日中航路 日中貿易、輸出減も輸入増

ジェトロが日本の財務省貿易統計と中国の海関(税関)統計をもとにした2022年上半期の日本の対中輸出(中国の対日輸入)は、前年同期比7.5%減の936億1,898万ドル、一方、対中輸入は、2.4%増の926億6,737万ドルと、上半期ベースで過去最高を記録し、日本の対中貿易収支は、9億5,160万ドルの黒字となり、黒字幅は前年同期から98億3,340万ドル縮小した。新型コロナウイルス感染症の新規感染者が急増する中、中国は22年12月以降、「ゼロコロナ」政策から実質的な「ウィズコロナ」政策に転換した。防疫体制の緩和により感染者が急増し経済活動が停滞、10-12月期の実質GDP成長率は前年同期比1.9%程度にとどまり、2022年の実質GDP成長率は2.7%程度と推定。2023年の中国経済見通しは、感染拡大を抑制できるか否か、「ウィズコロナ」政策を貫徹できるかどうかにか大きく左右、実質GDP成長率は4%台が見込まれている。

荷動きも往航減、復航増

こうした貿易動向のもと、日本海事センターが日本海事センターが財務省の貿易統計をもとにまとめた2021年の日中航路往航のコンテナ荷動き(トン数ベース)は、943万4,217トンと前年比4.7%減少、2年ぶりにマイナスに転じたあと、2022年は第1四半期が前年同期比6.3%減の215万2,805トン、第2四半期が9.8%減の218万4,427トン、第3四半期が9.8%減の205万9,271TEUと、月間ベース

で21年8月以降マイナスで推移、1~10月累計では前年同期比8.3%減の714万9,001トンと落ち込んだ。また、復航コンテナ荷動き量は2021年が前年比10.5%増の2,180万3,180トンと2年ぶりプラスに転じ、2022年は第1四半期が前年同期比2.3%増の530万1,840トン、第2四半期が0.7%減の553万8,796トン、第3四半期が0.4%増の547万2,442トンで推移、1~10月累計で前年同期比1.0%増の1,812万3,750トンと微増だった。

運賃は安定推移

一方、運賃推移をDrewry Maritime Research(英国)のデータでみると、日本→中国は2021年の平均で992ドル/FEU、2022年は1-3月期が平均で847ドル/FEU、4-6月期は837ドル/FEU、7-9月期は793/FEUへ下落している。中国→日本は2021年の平均が1,628ドル/FEU、2022年は1-3月期が1,853ドル/FEU、4-6月期が2,107ドル/FEU、7-9月期が1,790ドル/FEUで推移している。また、中国→日本の運賃推移を中国の上海航運交易所(SSE)が発表している中長期契約運賃である中国輸出コンテナ運賃指数(CCFI)でみると、2021年は平均で、2022年は1月が輸送需要好調で市況上昇し、前年同月比11.3%上昇し1215.64、2月は春節後の荷動きが回復、市況も安定して推移、3.9%下落し1168.25、3月も需給は安定したが市況は小幅下落し、

(6ページ下に続く)

IMOのEEXI、CII規制 今年から導入も意見様々

船舶のCO₂排出2規制 1月1日から義務化

国際海事機関（IMO）は今年1月1日から、大型外航船への新たなCO₂排出規制である「既存船燃費規制（Energy Efficiency Existing Ship Index：EEXI）」、「燃費実績（Carbon Intensity Indicator：CII）格付け制度」を導入する。

この2制度はIMOが2018年に採択した、(1) 2030年までにCO₂排出量40%以上削減（輸送量あたり、2008年比）、(2) 2050年までにGHG排出量50%以上削減（2008年比）、(3) 今世紀中のなるべく早期に排出ゼロ、という目標に向けた取り組みのひとつ。EEXIは既存船に対して新造船と概ね同レベルの燃費性能を義務化し、既存船のCO₂排出量を新造船並みに底上げするもので、主管庁が検査してEEXI証書を発給する。CIIは1年間の燃費実績をA～Eの5段階で格付け、格付けが低い船は改善が求められる制度で、23年から燃費実績の蓄積が開始、24年に23年の格付けが決定する予定となっている。

CIIはA～Eで格付け 段階的に規制強化

CIIは5,000総トン以上の

大型船（全貨物船、フェリー、クルーズ船含む）を対象に、23年から暦年1年間の炭素強度実績をAER/DWT（トンマイル当たりCO₂排出量、載貨重量トン（DWT）ベース）で計測し、1年に一度、炭素強度の低い（航行距離あたり排出量が少ない）順から「A」（最高）～「E」（最低）の5段階で格付けし、船籍国に提出する「船舶エネルギー効率マネジメント計画（Ship Energy Efficiency Management Plan：SEEMP）PartⅢ」に記録、格付けの低い船舶は改善を促し、段階的に排出強度を下げっていく仕組み。

SEEMP PartⅢは「CII計算方法」、「2026年までに必要なCII値」、「達成に向けた実施計画」、「自己評価と改善の手順」を含む船舶ごとのCII計画で、3年連続で「D」、もしくは1年「E」の格付けになった船舶は「C」以上に改善するための措置をSEEMP PartⅢで提案することが求められる、この改善提案は船級協会により検証を受ける。

またIMOでは「A」「B」の船舶には主管庁や港湾当局などからインセンティブを与えることを推奨、現時点ではまだ確認されていないが、将来的には高格付け

船へのインセンティブ導入が予想される。

同時に、CII炭素強度の制限値は23年に19年比5%減、24年に7%減、25年に9%減、26年に11%減、と毎年2%ずつ、段階的に引き下げていく。

輸送距離×dwt/GT 算出に疑問の声も

しかし、CIIは算出方法が航行距離に基づいていることから、寄港時間が長く短距離航行船は不利（船舶のCII格付けが悪化する）になることや、貨物量や貨物種別ではなくDeadweight（載荷重量トン数）もしくはGT（総トン数）に基づいていることが不公平になるのではと危惧されており、算出方法の改正やリーファーコンテナ、ガス運搬船の冷却/再液化に使用される燃料を加味する補正係数の導入、データ共有の方法などさまざまな調整を求める声が高まっている。

CII計算式（図）をみると、CII格付けを上げるには、分子の燃料消費を小さくするため、減速航行、ジャストインタイム航行、風力推進の利用や摩擦抵抗の低減、機械の最適運用、低排出燃料の使用などが考えられる。分母をみると、dwt/gtは変わらないため

$$CII (gCO_2/t - nm) = \frac{\text{Annual fuel consumption} \times CO_2 \text{ emission factor}}{\text{Annual distance sailed} \times \text{Deaweight or GT (depending on vessel type)}}$$

航行距離が長いほど、格付けは改善される。これは、港湾での停泊時間が長い、もしくは機械の故障などで足止めになると格付けに悪影響を及ぼすということ

脱炭素には役立つ？ 10%の船腹吸収危惧も

CIIには導入間近でも様々な意見が出されており、ドライバルク船主団体の国際独立乾貨物船主協会（Intercargo）は昨年12月、CIIは実際の運航条件下では、公平かつ透明性のある歪みのない排出削減は実現できないとの声明を発表した。

悪天候、航行距離、港の待ち時間、港湾インフラ、用船者の要望など船舶の管轄外の多くの要因がCII格付けに重大な悪影響を及ぼす可能性があるため、特に多くの排出量を生み出す航行距離の長い船舶が、航行距離が短く排出量の少ない船舶よりCII格付けが高くなることを問題視し、脱炭素化の目標達成の

対処法としてはCIIには重大な欠陥があると主張した。

また、最大手コンテナ船社のMSC（スイス）は昨年11月、CIIにより船舶が低速化し、コンテナ船の船腹容量が7～10%吸収される可能性があるとして市場への重大な影響を警告している。そのうえで輸送作業と関連し貨物種で区別するなど船舶の生産性に基づく算出方法に調整すべきとの意見を表明しており、Maersk（デンマーク）、Hapag-Lloyd（独）などもCIIには否定的とされる。ボルチック国際海運協議会（BIMCO、英国）もCIIによる船腹吸収を全体の10%と予測、23年の新造船大量流入（252万TEUがデリバリー予定）による供給過多に拍車をかけるとみている。

大型コンテナ船は影響軽微 小型船は徐々に影響か

一方で、海運調査会社のAlphaliner（仏）は現在の大型～超大型コンテナ船は船齢が若く、効率性に優れた最新機関と船型を採用し

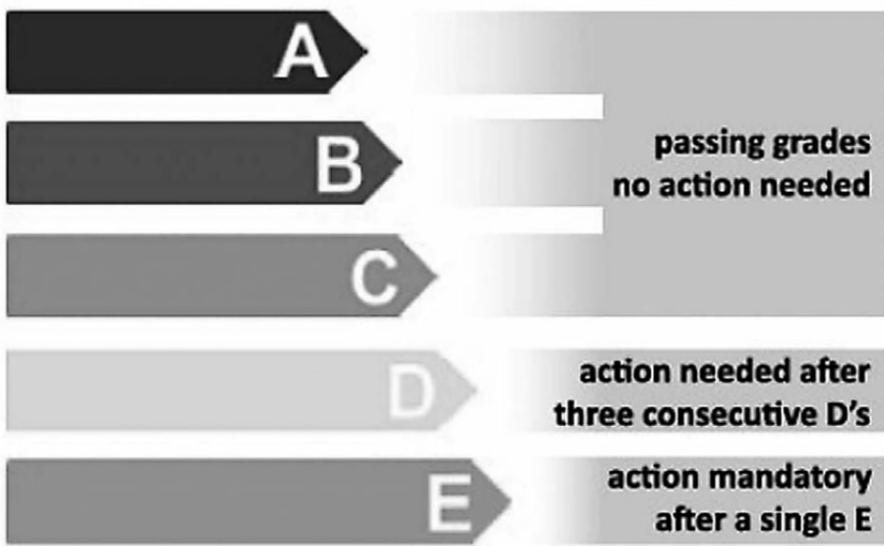
ていることから、大規模船社の運航は短期的には大きな影響は受けず、実質船腹の喪失が10%を超えるという一部船社の主張は過大とみている。

CII導入の効果は船隊、船型、船齢、航行速度、航路によって大きく異なるため、その評価は非常に難しいが、現在大型コンテナ船（約10,000～24,000TEU型）はEEXIの規制速度が実際の航行速度21ノットよりも早く設定、船社はそれ以下の速度で運航しているため影響は少ない見込み。

小型船は多数の個別サービス、短い航海距離、不安定な運航状況、さらに同船型に新旧の船が混在しているため、CIIによる影響を測ることがさらに困難だが、老齢船では速度が約17ノット、最新の高効率船でも19ノットに制限を受ける可能性があり、規制導入当初は影響は限定的にとどまるものの徐々に影響が出てくると予想する。

これらのことから、Alphalinerでは景気減退による需要の減少も手伝い、23年中に発生する問題は限

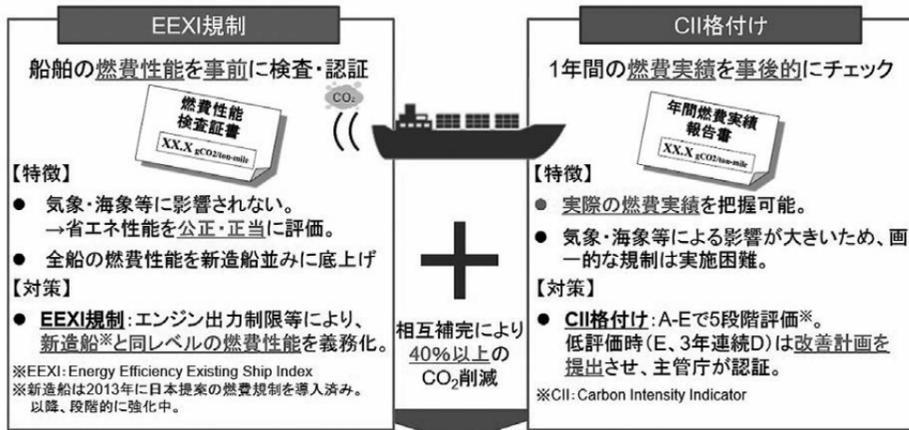
The Carbon Intensity Indicator



(5ページから続く)
3.8%下落し1123.78した。
4月は需要が好転、市況も回復し、6.3%上昇し1194.24、5月も市況が小幅上昇し、1.9%上昇し1216.96、6月も需要が安定、市況も平穏に推移、1217.27と安定を維持、7月も需要は安定したが市況は小幅下落し

1.9%下落し1194.50、日本で新型コロナウイルスが流行したが需要は基本的に安定したものの市況は小幅下落し、1.0%下落し1182.06、9月も需要は安定したが市況は小幅下落し1.7%下落し1161.96、10月が0.5%下落し1155.70、11月も0.9%下落し1145.01だった。

中国は、上海ロックダウン後の成長は持ち直しも、22年秋から再び感染増で経済活動が混乱し、22年終盤から23年前半はコロナによる活動停滞が尾を引き成長率は低迷しており、状況改善が確認されるのは23年半ば以降になると予想されている。



2020年11月に海洋汚染防止条約改正案を承認。2021年6月に採択（その後、2022年11月に発効、2023年1月から導入）

ANCC ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION 政府公認検数・検量・検査機関

輸出入貨物荷捌・検品と立会検数業務、木材検量業務
船積前検査・アジア型マイマイガ検査
放射線量測定検査業務と証明業務
外国産農産物の検査・検量・検数の証明業務
理化学分析業務（輸出入食品、一般食品、放射能核種分析）と証明業務

ISO9001 認証取得

一般社団法人 全日検

代表理事会長 宇和村 忠

本部 〒108-0022 東京都港区海岸三丁目1番8号
TEL (03) 5765-2113 FAX (03) 5440-3396
http://www.ancc.or.jp
支社 北日本支社（東北支部・北海道事業所） 関東支社（横浜支部・東京支部）
中部支社（名古屋支部・北陸事業所） 関西支社（神戸支部・大阪支部）
西日本支社（九州支部・中国支部） 理化学分析センター（神戸支部内）

定的で、CIIの影響は小型・老齢船を中心に導入後数年にわたり、徐々に顕在化すると予測している。

今年には排出量実績計測の初年であり、影響は主に来年から徐々に現れ始めるとみられるが、大量の新造船

デリバリーに地政学的問題、インフレ・経済低迷といった先行き不透明な要因が重なり、ただでさえ予測困難な市場にCII規制がどう作用するかは未知数で、今年のうち議論が深まることを期待したい。

いても審議し、欧州、米国などは燃料の製造段階での排出分も含めたライフサイクル全体でのGHG排出を対象に削減目標を設定すべ

きと提案、米国・インドなどは、ゼロエミッション船または代替燃料の普及割合に関する新たな目標を設定すべきと主張した。

ゼロエミッション船の普及促進のためには、first movers (GHG排出量実質ゼロの達成を約束する先発者)への支援が重要であり、

課金・還付型の経済的手法が有効であるとの日本の主張を支持する意見が多く表明されたという。

国際海運からのGHG削減目標 今年7月に改訂、議論つづく

国際海事機関 (IMO) の第79回海洋環境保護委員会 (MEPC79) が12月12～16日にハイブリッド形式で開催され、国際海運からの「温室効果ガス (GHG) 削減戦略」の具体的な改定案を巡り議論したが、結論は持ち越しとなった。国際海運のGHG削減目標は今年7月に開催される次回会合 (MEPC 80) で新目標を採

(3) 世紀中なるべく早期に排出ゼロ

この「GHG削減戦略」は今年7月に開催予定のMEPC80で改定されることとなり、昨年12月のMEPC79では各国から提案された具体的な改定案について議論し、日本を含む加盟32カ国の過半数、主に先進国と島嶼国が2050年まで



択する予定だが、MEPC79では具体的な成果が得られず、3月と6月に作業部会を開催し、引き続き議論を進めることで合意した。

IMOが2018年に採択した「GHG削減戦略」に基づく現在の削減目標は以下の通り。

- (1) 2030年までにCO₂排出量40%以上削減 (輸送量あたり、2008年比)
- (2) 2050年までにGHG排出量50%以上削減 (2008年比)

にGHG排出量ゼロを目標とすべきと主張する一方、南アフリカ、インド、ブラジル、アルゼンチン、UAE、インドネシア、サウジアラビア、中国、ロシア、トルコが現在の目標を維持すべきと主張して反対し採択に至らず、来年3月と6月に第14回、第15回のGHG中間作業部会 (ISWG-GHG 14、15) を開催し具体案をまとめ、7月のMEPC80で結論を出す予定となった。

MEPC79では、GHG削減のための具体的な対策につ

年 頭 の 辞



一般社団法人 日本造船工業会
会長 宮永 俊一

明けましておめでとうございます。

新年を迎えるにあたり、謹んでご挨拶申し上げます。

昨年、2月にロシアがウクライナに侵攻して以降、地政学リスクが高まり、エネルギー資源や希少物資の供給懸念等から世界的なインフレが起こるなど、不透明感と不確実性が大きく増して参りました。戦争の長期化が懸念される中、グローバル化の後退と流動性を増す国際政治に対して、国内経済の自立性を確保し、経済安全保障の推進、防衛力の強化が必要となっています。尚、新型コロナウイルスの感染が拡大と収束を繰り返す中で、徐々に経済活動の正常化が図られ、人々の暮らしも落ち着きを取り戻していることは心強く、今後も感染対策が上手く行き、景気が持ち直していくことを期待しております。

我が国の造船業を取り巻く環境は、世界的な船腹過剰と供給力過剰に加えて、市場を歪曲する競合国の政府助成、地球温暖化対策の加速化による船主の発注マインドの低下、さらには新型コロナウイルス感染拡大などが主な要因となって、受注低迷が続く、一時は危機的な水準にまで落ち込みました。

その後、昨年、海運市況の好転を背景に、新造船の需要も回復傾向に転じ、仕事量はある程度確保できたものの、鋼材などの資機材価格が急騰、半導体等の不足によ

る船用品の納入遅れや価格高騰等により採算が悪化し、依然として、厳しい経営状況が続いており、造船業界を取り巻く事業環境は、まだまだ安定していません。

今後の見通しにつきましては、世界経済の先行きは、緊張が続くウクライナ情勢や、世界的なインフレの継続等により、不透明感が大きく増していますが、足元の海上荷動き量は拡大基調であり、今後、サプライチェーンの一部見直しがあっても、成長は続くものと見ております。

中長期的に見ると、2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向けて、社会構造が変わり、今後は、石炭や石油等の化石燃料の輸送需要が減少する一方、水素やアンモニア等へのエネルギー需要構造の変化等により船舶の需要構造は大きく変化していくものと思われれます。この新たな海上輸送需要や将来の社会構造変化に如何に対応していくかが、造船業にとって大きな課題であると考えています。同時に、これは大きなビジネスチャンスであり、この波に乗ることが、日本造船業の国際競争力を強化するまたとない好機でないかと捉えています。

今回、本会で取り纏めました2050年にネットゼロの達成を前提とした世界の新造船建造需要予測では、世界経済の成長と、船舶のゼロエミッション化によって既存船の全面的な代替が進んでいくこ

とで、新造船建造需要量は長期トレンドとして増大した上で、高原状態が継続していく予測となっております。

2050年のカーボンニュートラル社会の実現に向けて、特にゼロエミッション船の開発については、日本造船・船用工業として、社会要請等をしっかりと受け止めて、早期の実用化を目指さなければなりません。このためには、各社毎の自助努力を続けるとともに、企業間の連携や協業、海事クラスター内での連携の強化がますます重要です。日本造船業の強みは裾野の広い産業基盤を擁する海事クラスターですので、この強みを生かして、日本にしか造れないゼロエミッション船を開発して社会に還元するとともに、競合国との国際競争にも打ち勝っていく所存です。

造船業は、商船、艦艇及び巡視船艇などの建造を通じ、我が国の経済、安全保障に寄与する基幹産業として、地域社会の雇用と経済を支えて参りました。今度の難しい局面も、海事クラスターの力を結集し、官民が連携していくことで、必ずや乗り越え、将来に亘って我が国の海事産業が維持・発展していく事が出来、国、地方に対する役割、貢献を続けて行けるものと確信しております。

引き続き関係各位の、なお一層のご理解とご支援をお願いしまして、新年の挨拶とさせていただきます。

～信頼のブランド NKKK～

International Surveyor & Inspector



一般社団法人 日本海事検定協会

創立1913年 (大正2年) 2月

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

NKKK

代表理事会長 齋藤 威志

- 船舶安全法に基づく危険物検査
- 海事および流通に関する鑑定、検査、検量
- 理化学分析・試験、食品分析
- 入出庫一貫検定
- コンサルタント

本社 〒104-0032 東京都中央区八丁堀1丁目9番7号
TEL. (03) 3552-1241 FAX. (03) 3552-1260 URL: <https://www.nkcc.or.jp>
事業所・事務所 全国主要港79ヶ所、アムステルダム、シンガポール、マニラ、バンコク、クアラルンプール、ジャカルタ、ホーチミン、ヤンゴン、台北、高雄、天津、上海、香港、広州
理化学分析センター：北海道、千葉、横浜、名古屋、大阪

輸出入貨物の検数・検量及び検査に関する証明業務



一般社団法人 日本貨物検数協会
THE JAPAN CARGO TALLY CORPORATION

代表理事会長 江 寄 嘉 一

本部 〒104-0045 東京都中央区築地一丁目10番3号
TEL (03) 3543-3212 FAX (03) 3542-0409
事業所 全国主要港 / 理化学分析センター 東京
URL <https://www.jctc.or.jp>

物流の円滑、強靱化目指し

貿易PFの相互連携はどこまで進むか

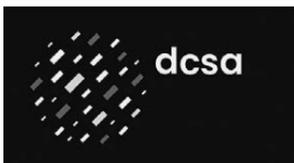
新型コロナウイルス (COVID-19) の感染拡大により、2年間近い物流混乱と並行して、業界は貿易の電子化による効率的で迅速、強靱なサプライチェーンの構築を目指し、その最大のソリューションとしてデジタル化を加速させている。一方で、世界規模で多くの利害関係者が接続でき、シームレスで安全なネットワークをどう構築するかは未だ模索が続いている。

大手船社の幹部は昨年秋に来日した際、「物流サービスの統合化とデジタルトランスフォーメーション (DX) は不可分だ。円滑な情報交換と可視化を追求した場合、統合物流化は不可避で、デジタル化が物流企業の競争力を決定づける」と述べた。実際、船社や物流業界は統合化とデジタル化が加速し、例えば我々が通信販売で商品を購入した際、国内、越境を問わず、自分の注文した商品が今どこにあるのかすぐに参照することが可能になっている。さらに新型コロナウイルス (COVID-19) 感染症が2020年初頭から世界に拡大し、人々がロックダウンやソーシャルディスタンスの確保などを強いられるようになるとeコマース需要がいつそこの高まりをみせるようになった。輸送需要の高まりにより世界が慢性的に物流の混乱に晒されて

いたなか、その解決策として一様に導入拡大が謳われたのが「デジタルソリューションによる効率化」だった。デジタル化による効率化は物流処理のキャパシティを大幅に向上させるものとして多く事業者が参画、導入し様々なプラットフォームが乱立する状況になっている。今回、主に船社と荷主、フォワーダーを結ぶプラットフォームを中心に最新の状況を紹介する。

DCSAによるプラットフォーム間の連携を目指す取り組み

Digital Container Shipping Association (DCSA) は2019年4月に、A.P. Moller-Maersk (デンマーク)、Hapag-Lloyd (独)、Mediterranean Shipping Company (MSC、スイス)、Ocean Network Express (ONE、シンガポール) の4船社が、業界標準化、デ



ジタル化、相互運用を促進するために設立した中立的な組織だ。

DCSAは荷主/船社間、船社同士、船社/港湾間でのシームレスな情報共有を実現するため様々な分野で情報共有をするソリューション構築を目指しており、2020年5月には出荷前、船積み前、洋上、荷揚げ後、陸送後の5つの段階にわたってコンテナを追跡できるTrack & Trace Interface Standardsと電子船荷証券標準化 (eB/L) Standard、6月にはIoT Standards、7月には運航船舶スケジュール (OVS) データの自動交換Standard、10月には港湾でのオペレーション効率の向上を図るためロードリストとパイプラインの情報交

換定義を発表するなど、従来の複数のPF間でデータ授受が可能のように基盤となるフォーマットを発表している。

2020年12月には、船社や顧客、物流パートナー間でスムーズな相互のデータ連携の実現を目指し、国連貿易円滑化電子ビジネスセンター (UN/CEFACT) が設定した複合輸送の基準に沿った共通eB/Lのひな型となるDCSAeB/Lとブッキングのガイドラインを作成し公開した。新B/LはAPI (Application Programming Interface) 接続により各社の独自システムの垣根を越えて運用することを前提につくられ、2021年1月には詳細なAPI情報を公開している。また同年6月には、電子B/Lの導入・普及を容易にするため、船積み指示書 (S/I) とeB/Lを送信するためのインターフェースの規格フォーマットも公開した。

2022年2月にはDCSAとボルチック国際海運協議会 (BIMCO)、国際フォワーダーズ協会連合 (FIATA)、国際商業会議所 (ICC)、SWIFT (国際銀行間金融通信協会) が国際貿易デジタル化の標準化に向け協働する新イニシアチブとして「Future International Trade (FIT) Alliance」を結成することで合意、了解覚書 (MoU) に署名した。これにより大手コンテナ船社9社で構成するDCSAのリードのもと、国際貿易の関係者が協働しコンテナ海運におけるデジタル化とeB/Lの採用の加速を目指すことになった。FIT Allianceは、規制当局、銀行、保険会社でのeB/L受け入れ、採用促進と顧客、運送人を含め国際貿易取引

における全利害関係者間のコミュニケーションの統合を図ることを目的とし、国際的な管轄区域およびプラットフォーム全体で共通のデータ標準と法律条件の重要性についての認識向上を図っていく。またSWIFTは世界200カ国以上、1万1,500の金融機関と接続、年間2兆ドル以上の国際貿易に関与しており、金融業界の基礎のひとつとしてFIT Allianceに寄与、またFIATAはeB/L標準の策定、ICCはその承認機関としてデジタル標準化加速を推進している。

そして4月にはブッキングプロセス1.0と船荷証券 (B/L) 2.0のベータ版をリリースした。これは海運ドキュメンテーションプロセスのエンドツーエンドのデジタル化に向け、eB/L標準の公開に続く第2ステップとなり、ブッキングプロセスを標準化することでデジタル化された輸送データの円滑な共有ができるため、予約情報のeB/Lへの再入力が必要なくなる。同時に公開したB/L2.0のDCSA標準はブッキングプロセスデータと整合、ブッキングプロセスデータの自動取り込みを可能にするものとなっている。

7月にはeB/Lプラットフォームの相互運用性の概念実証フェーズ2を開始すると発表し、国際P&Iグループ (IG P&I) 承認済みのeB/Lプロバイダー4社 (CargoX、EdoxOnline、essDOCS、WAVE B/L) と連携し、各社がDCSAのeB/Lの相互運用標準を実装し、実際の輸送を反映したデータを使いB/Lライフサイクル全体で相互運用性をテスト、参加しているeB/Lプラットフォーム間



での完全な技術的相互運用性を実証する取り組みを開始し、12月にはCargoX、EdoxOnlineがeB/Lの相互収受の実証に成功するなどの成果が出てきている。

業界最大規模のTradeLens、急成長と突然の終焉

A.P. Moller-Maerskと米国の大手コンピューターメーカーのIBMが2017年3月に海運、物流などグローバルサプライチェーンを一括で管理するデジタルプラットフォーム構築で提携、その後ブロックチェーン (分散型台帳技術) を活用して業務の効率化とともに参加者が取引情報の透明化、改ざん防止を実現し、船社、荷主、物流業者、税関など様々な関係者が共通のネットワークで手続き、書類の収受ができるTradeLensを公開したのは2018年のことだ。

TRADELENS

TradeLensのもたらした大変革は「コンテナのトレーサビリティ」と「貿易関係書類の電子化」の2つで、前者はブロックチェーンの力を借りることで、透明性の高い情報共有を行うことができ、後者はブロックチェーンのスマートコントラクトで、貿易関係書類が電子化され、ペーパーレスとなることで、コスト削減と業界全体の効率化を実現するものだ。TradeLensはブロックチェーンの力を借りることで、透明性の高い情報共有を行うことができ、貿易関係書類を電子化することで荷主、船社、フォワーダー、運送業者、税関当局

高麗海運株式会社



KMTCLINE
KOREA MARINE TRANSPORT CO., LTD.

SOLUTION FOR SHIPPING SUCCESS

謹賀新年 2023



KMTC (JAPAN) Co., Ltd.
Tokyo: 03-3500-5051 Osaka: 06-6243-1661
KMTC's homepage: <http://www.ekmtc.co.kr/>
KMTC(JAPAN) s homepage: <http://www.kmtcjapan.com>



DONGJIN SHIPPING

新春 Your Best Shipping Partner

HOME PAGE : <http://www.djship.co.kr/>
<http://www.dongjinagency.jp/>



Container & Conventional Service
**Japan/Korea
Japan/China
Japan/South
East Asia**

—General Agent in Japan—
東進エージェンシー株式会社
DONGJIN Agency Co., Ltd.
Tokyo Tel : 03-3548-2928 代
Fax : 03-3548-2918
Osaka Tel : 06-6120-2100
Fax : 06-6120-2098

など物流に関わる多くの関係者のコスト削減と業界全体の効率化を目指していた。

例えば荷主やフォワーダーは船社とブッキングや船積み書類の送信は原産地証明の提出や認証、また船社は港湾ターミナルと入出港や荷揚げ・船積み情報の共有や貨物追跡、さらに荷揚げ貨物のトラック事業者との共有や税関当局の認証、貿易金融との情報共有を可能にするソリューションで2019年以降にはZIM、CMA CGM、MSC、THE Allianceを構成するONEとHapag-Lloydが相次いで参画、世界のコンテナの3分の2近くをカバーすることになった。また2019年から2020年には米国の主要4港や中南米の50ターミナルを皮切りに世界の主要港やターミナル運営会社が相次いで同システムとの連携を開始し、2022年6月には1,000以上の組織が参画、大手貿易金融銀行と統合し、コンテナ5,500万本以上の出荷、2,500万以上の公開ドキュメントを追跡、処理の実績を持つまでになっていた。

海上輸送・貿易プラットフォームとしてトップのシェアを独走すると見られていたTradeLensだったが、11月末、MaerskとIBMは

突如、2023年第1四半期末でのサービスの終了を発表し、業界に衝撃を与えることになった。閉鎖の理由についてMaerskの代表者は「TradeLensは、開かれた業界プラットフォームとしてグローバルサプライチェーンのデジタル化を目指して開発を進めてきたが、グローバルな業界のコラボレーションが達成できない状況下で、経済的な実現性、継続性を維持できるレベルに達しなかった」と説明しているが、業界では多くの憶測を呼んでいる。

一部海外の海事メディアは、両社が説明した経済上の継続性が困難になったとの理由に疑問を呈する声を伝え、MaerskがEUのデジタル市場法（DMA）による規制の対象になることを危惧したのでは？という声や、TradeLensがMSCやCMA CGM、Hapag-Lloydなどの競合船社の取り込みには成功したもの、荷主やフォワーダー、NVOCCなどの参画は伸び悩み、普及が進まなかったからだという声も上がっている。というのもTradeLensはその開設当初から、Maersk傘下のプラットフォームへ間接的に自社の顧客、貨物情報を共有することへ大きな懸念の声が上がっていた。

他社がMaersk主導によるプラットフォームと自社の顧客データを共有することへの懸念、ブロックチェーンに対する理解が浸透しなかったこと、競合するプラットフォーム間の競争により収益力のあるビジネスモデルにならなかったことなど憶測が上がっているが、明確な理由ははっきりしていない。

またIT専門家は、TradeLensの終了により、業界はブロックチェーンが本当に物流の円滑化に適した技術かどうか再検討を強いられるだろうと指摘している。参加企業はセキュリティの観点から自社からの共有情報を限定的にしたいというのが要望が強く、TradeLensが採用している「パーミッションレス」型ブロックチェーン技術ではその利点を有効に活用できないという意見も上がっており、今後、Global Shipping Business Network（GSBN）やDP WorldのCargoes Logisticsなど競合PFの今後にも大きな影を投げかけることになった。

Digital Container Shipping Association（DCSA）の関係者は、eB/Lの交換は「電子メールのようなもの」であるべきで、OSやメールソフトに関わらず共通の運

用が可能なシステムを目指すべきだという声を紹介している。それによるとeB/Lプラットフォームを取り扱う一部事業者らは「勝者総取り」のビジネスモデル構築を図り、それが業界のeB/L普及を阻害していると指摘、これまでのプロバイダーはいずれも、プラットフォームの独占化を狙い、相互運用性よりも、エンドユーザーの利用者の囲い込みを図る傾向が強く、それによりユーザーは単一のプラットフォームに全面的に依存するか、全く使用しないかの二者択一を迫られてきたという。

供用開始2年目のTradeWaltz、業界横断、他PFとの連携など順調拡大

NTTデータが事務局となり、日本郵船、商船三井、川崎汽船の邦船3社、丸紅、双日、豊田通商、みずほフィナンシャルグループ、三井住友銀行、三菱東京UFJ銀行、損害保険ジャパン日本興亜、東京海上日動火災、三井住友海上火災、日本通運など貿易に携わる企業全14社で構成するコンソーシアムが2018年8月に設立、電子貿易情報連携基盤の実現の可能性の検討を開始し、実証実験を経て構築したのが、貿易業務の作業量

を半減させる貿易情報連携プラットフォーム「TradeWaltz」だ。2020年4月にはその運営会社としてトレードワルツを設立し、本格運用を開始した。



TradeWaltzは、貿易に関わる全ての業務を一元的に電子データで管理し、貿易業務の作業量を最大50%程度削減することを目指したプラットフォームで、2020年11月には輸出入・港湾関連情報処理センター（NACCSセンター）と貿易・物流のデジタル化による効率化と利便性向上を図るため連携・協力で合意し、覚書（MoU）を締結し、利便性向上と利用拡大を目指している。

さらに21年8～12月には東京海上日動火災保険、NTTデータ、スタンダーズなどと、新たな貿易決済の仕組みの実現に向けて、世界で初めてブロックチェーン技術を活用し、貿易プラットフォームで電子化した「B/L」と「デジタル通貨（または暗号資産）」の同時

移転が可能であることを実証実験で確認、2023年度中の事業化を目指している。

2021年10月にはTradeWaltzに輸出機能をリリースし、トライアル版として荷主、物流会社など20社が参加し、取引管理や物流会社への輸出通関依頼、通知・メール・電子承認などの機能を備え、2022年4月には製品版をリリースし、契約から決済、通関業務まで、幅広い機能が利用可能になった。

2022年6月には国土交通省港湾局と、港湾局が運営する物流手続きを電子化するプラットフォーム「Cyber Port」とシステム間連携し、日本標準の貿易プラットフォームの構築を目指すと発表している。

また業界横断型PFとして他PFとの連携の円滑化も深化させており、11月には日本・タイ・シンガポール・豪州・ニュージーランドの5カ国貿易PF間のシステム接続に成功、タイとの連携ではユーザーを交え、実取引データを用いた構造化データ連携実証に成功したと発表した。ブロックチェーン技術をベースに、業界横断型のB2Bプラットフォームを5カ国で一気に連携したのは世界で初めてとなる。

World-Wide Services Through Ours

謹賀新年

Seven Seas Shipping Co., Ltd.

HAMBURG SÜD
A Maersk Company

SINOTRANS Japan

United Ocean Lines

Tokyo: 03-3523-3692 Osaka: 06-6264-7541

GES Japan Co., Ltd.

International Logistics Solution Provider

GES

AGUNSA Logistics

GREENCARRIER

ATLANTIC FORWARDING GROUP

Tokyo 03-3523-3491

PIL
Pacific International Lines

Japan, Asia / South Pacific Islands, Australia & New Zealand, Weekly Container Service

Japan, Asia / West, East & South Africa, Red Sea, Gulf & India, Weekly Container Service

Japan, Asia / West & East Coast of South America, Weekly Container Service

MARIANA EXPRESS LINES, Ltd.

Japan, Asia / Mariana Island, Micronesia, Marshall Islands, North Australia, Palau, Papua New Guinea & East Timor, Container Service

General Agent: **Mariana Shipping Japan**

東京 輸出: 03-5541-2100 輸入: 035541-2110
名古屋 Mariana: 052-651-1299 PIL: 052-231-7991
大阪 06-6262-5321

CyberPort/NACCS システム間直接連携機能

23年3月に運用開始、通関手続き入力項目が最大8割減

国土交通省港湾局が運営し、民間事業者間の物流手続きを電子化する「サイバーポート（港湾物流）」（Cyber Port）と、行政手続きなどをオンラインで処理する「輸出入・港湾関連情報処理システム」（NACCS）は、23年3月13日にシステム間直接連携を開始する。またトレードワルツが運営する商流・金流のプラットフォーム「TradeWaltz」ともシステム間連携し、日本標準の貿易プラットフォームの構築を目指す方針で、システム間連携を積極展開している。サイバーポート導入企業数は22年12月1日現在、合計354社まで拡大している。

港湾関連データ連携基盤構築へ

内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室と国土交通省港湾局は18年度から連携して、港湾の電子化により港湾情報処理の効率化や情報の利活用を促進する環境を整備し、港湾物流の生産性向上を図るため、共同で港湾の電子化（サイバーポート）推進委員会などを設置し、「港湾関連データ連携基盤」構築に向けて、関係者の共通理解を図りつつ、電子化に向けた連携基盤の基本的な構造や展開戦略の検討、既存の情報システムとの連携確保策といった技術的検討を進めてきた。日本の港湾では、さまざまな民間事業者の連携により国際物流が成立しているが、紙による手続きが主流で、一部の業務が非効率となっている。このため、各事業者が共通して利用可能な「港湾関連データ連携

基盤（港湾物流）」を構築することにより、再入力削減やトレーサビリティの向上などの国際海上コンテナ物流の生産性向上を図るもの。

第一次運用開始

21年4月には同基盤の名称を「Cyber Port（サイバーポート）」とし第一次運用を開始している。Cyber Portは紙、電話、メールなどの民間事業者間の港湾物流手続きを電子化するもので、手続きのトレーサビリティが確保できるとともに、各社の事情に応じた利用法を提供する。また、さまざまなシステムやプラットフォームとの連携が可能で、データの提供・活用も可能だ。また第一次運用開始にあたり、Cyber Portの操作性や利用効果を検証するとともに、港湾物流に関わる手続き効率化や商慣習改善といった先導的な取り組みを後押しする「Cyber

Port利用促進・運用効率化実証事業」も21年度に展開してきた。実証事業では、複数事業種別から計25社1組合（16の事業体）が参加した。実証事業では、Cyber Portの利用により港湾物流手続きが電子化され、書類の作成・送信、データの取得・再入力、問い合わせなどに要する時間が20～60%ほど削減できたことを確認できた。個別帳票のやりとり（送受信）ごとに分析すると、従来はメールなどを参照して自社システムに手入力していた前行程の情報をAPIで取り込めることで時間削減効果が確認できた。

NACCSとのシステム間直接連携

23年3月13日に運用開始するサイバーポートとNACCS間の直接データ連携では、例えば物流手続きと通関手続きのワンストップ化が可能となり、通関手

続きにおける入力項目が最大8割削減できるなど、双方のシステムの利用者の利便性向上を図る。帳票項目を標準化することで民間事業者間の物流手続きとNACCSへの通関手続きに係るデータの相互運用性を高める観点から、CyberPortにおける一部帳票項目について、NACCSの仕様に準拠した入力規則を追加する。このリリースはNACCS連携機能と同時期（23年3月）を予定している。現在CyberPortへ帳票データを連携している利用者は、事前に変更内容を確認し、場合によっては自社システムからの連携処理を改修する必要がある。また23年2月頃に、実際のCyberPortを利用した同機能による通関手続きなどの業務フローを紹介するセミナーの開催を予定している。

TradeWaltzともシステム連携へ

国土交通省港湾局とトレードワルツは22年6月、港湾局が運営する物流手続きを電子化するプラットフォーム「Cyber Port」と、トレードワルツが運営する商流・金流のプラットフォーム「TradeWaltz」がシステム間連携し、日本標準の貿易プラットフォームの構築を目指すとして発表した。

Cyber Portは、荷主・船社・船舶代理店・海貨業者・NVOCC/国際フォワーダー・倉庫業者・通関業者・ターミナルオペレーター・陸運業者などの民間事

業者間のやりとりを電子化する取り組みを進めているが、一方のTradeWaltzは、経済産業省の支援を受けながら産官学の体制で20年に構築した民間貿易プラットフォームで、主に荷主・金融機関・保険会社・物流会社・船会社、商工会議所などのやりとりを電子化する取り組みを進めている。これらの国内の貿易電子化の動きを連動させるべく、これまでNACCS-TradeWaltz間、NACCS-Cyber Port間でも連携する方針だが、今回はTradeWaltz-Cyber Port間を連携させていく協働となる。今後、日本の貿易実務者へプラットフォームの利用を促し、貿易データを電子化・ネットワーク化していくためには、国際連携も見据えた、国内の貿易データ標準仕様を作成することなどが有効で、貿易プラットフォームの普及に向けて、これらプラットフォームは、今後も貿易分野デジタル化に向けた官民の取り組みに積極的に関わっていく方針だ。

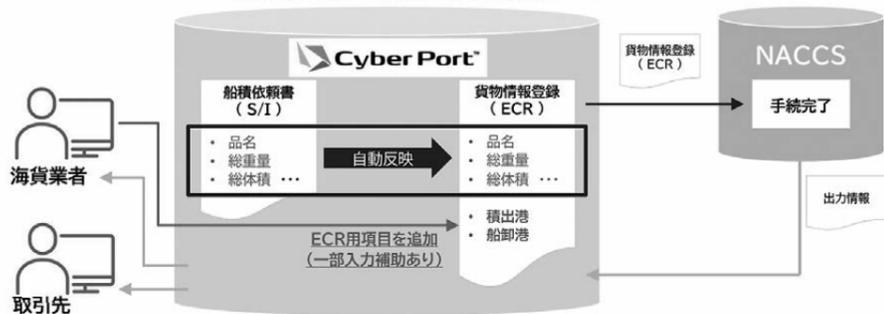
手続きの効率化が期待できる。既にEDIFACTに対応している民間事業者は既存の仕組みを活用しCyber Portへのデータ連携（送信）が可能となり、データ連携された外航船社の海上輸送サービスを利用する取引に紐づけられたCyber Port利用者はEDIFACTメッセージから作成された情報を後続の手続きで利用可能となる。現在、Ocean Network Express（ONE）からEDIFACTメッセージのCyber Portへの連携を開始している。

今後のロードマップ

Cyber Portは、港湾物流全体の生産性向上や港湾の国際競争力強化を目指し、22年度はNACCSなど、他システムとの連携を強化するほか、利用促進と機能改善を引き続き進めている。さらに23年度以降も、利用促進・機能改善に加え、他システムとの連携やCyber Port三分野間の連携などを進める。利用促進については、荷主など、数の多いステークホルダーに対して、さらなるCyber Portの認知度向上、理解促進が必要で、物流関係メディアへの掲載やポータルサイトを活用した広報活動を計画している。

過年度には事業種別ごとの利用メリットなどをまとめた動画や説明資料を作成しており、引き続き事例紹介などのコンテンツを充実、有効活用していく。機能改善については、22年度も引き続き、利用者からの意見を踏まえ、タスク管理機能の追加、帳票編集ログ機能の追加、海上運賃支払い処理の効率化、データ連携方式の拡充などの機能改善に取り組んでいる。

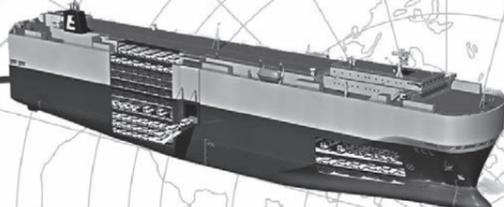
✓ Cyber Port - NACCS直接連携イメージ





EASTERN CAR LINER

Challenging The Oceans



あらゆる貨物をあらゆる地域へ安全に効率よく海上輸送することを常に心がけております。

イースタン・カーライナー株式会社
 〒140-0002 東京都品川区東品川2-5-8
 天王洲パークサイドビル5階
 自動車船部
 電話 03-5769-7631 FAX 03-5769-7632
 在来・多目的船部
 電話 03-5769-7633 FAX 03-5769-7634

ECLエージェンシー株式会社
 〒103-0027 東京都中央区日本橋2-15-3
 平和不動産日本橋ビル4F
 電話 03-5204-0251 FAX 03-5204-0257
 名古屋支店 電話 052-218-5800 大阪支店 電話 06-6243-2200
 福岡支店 電話 092-734-2611 川崎営業所 電話 044-280-2977

KANSAI LINE

CONVENTIONAL LINER SERVICE

TO/FROM
JAPAN - BANGKOK
JAPAN - CHITTAGONG
JAPAN - VIETNAM



株式会社関西ライン
KANSAI STEAMSHIP CO., LTD.
 TOKYO 6222-8996 YOKOHAMA 211-1920 NAGOYA 652-6610
 OSAKA 6532-4101 KOBE 857-8869

東京港で初めてCONPASを活用した取り組み開始

大阪港でも試験運用開始、横浜港、神戸港でも継続

国土交通省は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることでコンテナ物流の効率化と生産性向上を実現することを目的として、新・港湾情報システムCONPAS (Container Fast Pass) を開発した。同省関東地方整備局は2018年から横浜港で試験運用を開始、21年4月から同港南本牧コンテナターミナルで本格運用を開始している。また21年からは近畿地方整備局が中心となり神戸港でも試験運用を開始、22年には大阪港で試験運用を開始している。一方、横浜港では南本牧CT以外でも、本牧BC2、本牧D1で試験運用を展開、加えて東京港大井ふ頭コンテナターミナルでは、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制への取り組みを開始している。22年度に取り組んだCONPASに関わる事業を整理してみた。

大阪港で第1回CONPAS試験運用

大阪市、阪神国際港湾、近畿地方整備局は、夢洲のコンテナターミナルのゲート前混雑解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化と生産性向上を実現することを目的として、国土交通省が開発した新・港湾情報システム (CONPAS: Container Fast Pass) の大阪港での導入に向けて、22年1月、大阪港C10~12の夢洲コンテナターミナル (DCT) でCONPASを初めて試験運用した。同試験はC10のINゲート付近で、営業コンテナ (輸入コンテナの搬出・実入り) を対象にシステムフローの一連の動作を確認したもので、参加したのは海運貨物取扱事業者4社と海上コンテナ輸送事業者4社。具体的には、搬出予約の事前登録、搬出可否情報の事前確認、PSカードを活用した入場受け付け、出入管理情報システムとの連携、CONPAS専用携帯端末による行先表示、CONPAS専用携帯端末のGPS機能を活用したトレーラーの位置情報の表示とゲート前渋滞情報の表示を確認した。

横浜港本牧BCと本牧D1で試験

国土交通省関東地方整備局港湾空港部は22年6~7月に、横浜港本牧ふ頭BCコンテナターミナルでCONPASを試験運用し、コンテナヤード内の荷役を効率化させることを目的に予約情報を活用した事前荷役を試験した。本牧BCではすでに2回試験運用しているが、22年度はBCで2回、新たに本牧D1で2回、それぞれ試験運用する計画だ。BCコンテナターミナルで実入り搬出 (ドライ・リーファー) のみを対象に、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会加盟のCyber PortとCONPAS利用登録店社が参加した。CONPAS

に登録した予約情報を活用して、トレーラーがコンテナを引き取りにくる前に、搬出対象のコンテナを本船荷役の影響などを受けない場所に移動、本船荷役の影響や不要な荷役を回避することで、コンテナの円滑な引き取りを可能とし、コンテナヤード内のトレーラー滞留時間の短縮を図った。

また、横浜港本牧ふ頭D1コンテナターミナルでは22年7月に、トレーラーの特定時間帯への集中を分散・平準化させることを目的にCONPAS (Container Fast Pass) を試験運用した。本牧D1での試験運用は、これが初めて。横浜港本牧ふ頭D1コンテナターミナル、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会、横浜港海上コンテナ協会の協力を得て、神奈川県トラック協会海上コンテナ部会加盟でCyber PortとCONPASの利用登録をしている店社が対象。

東京港で初めてCONPASを活用

東京都港湾局、東京港埠頭、国土交通省関東地方整備局は、CONPASを活用し東京港大井ふ頭コンテナターミナルで8月から9月にかけて、コンテナ搬出入予約制事業に取り組んだ。東京港でのCONPASを活用した事業はこれが初めて。東京都港湾局は、東京港のふ頭周辺における交通混雑を緩和するため、21年度から「車両待機場を活用した東京港におけるコンテナ搬出入予約制事業 (東京港埠頭と東京港運協会を含む3者による共同事業) を展開している。都港湾局、東京港埠頭、関東地方整備局が関係者の協力のもと、CONPASを利用したコンテナ搬出入予約制事業に取り組んだ。同事業は、東京港大井1・2号ターミナル (借受者: 川崎汽船、ターミナルオペレーター: ダイターコーポレーション) で実入り・空コンテナの搬出と空コンテナの搬入を対象

に、大井3・4号ターミナル (借受者: 商船三井、ターミナルオペレーター: 宇徳) で実入り・空の搬出を対象にそれぞれ展開した。東京都トラック協会海上コンテナ専門部会の役員会・業務委員会店社のうち18社が同事業に参加した。

大阪港夢洲CTで第2回

国土交通省近畿地方整備局は、大阪港・夢洲コンテナターミナル (DICT) で22年8~9月に第2回の試験運用した。輸入コンテナ (搬出・実入り) を対象に、第1回試験運用から参加店社の規模を拡大し、阪神港において初めての試みである60分枠を基本とした来場

時間の予約制のもと、待機場を活用した試験を運用した。試験運用の結果、当該運用が支障なく機能することが確認でき、CONPASに期待する効果の一つであるゲート処理時間の削減効果について検証したところ、CONPASを利用しないトレーラー (通常車両) と比較し、CONPASを利用したトレーラー (CONPAS車両) は、トレーラー1台あたりのゲート受付時の処理時間が60秒削減 (通常車両: 平均69秒/台、CONPAS車両: 平均9秒/台) できた。

東京港大井1~4号で11月に第2回

東京都港湾局、東京港埠頭、国土交通省関東地方整備局は、22年11月の平日10日間、第2期CONPAS (Container Fast Pass) を活用したコンテナ搬出入予約制事業に取り組んだ。第2期では、東京港大井1・2号ターミナル (借受者: 川崎汽船、ターミナルオペ

レーター: ダイターコーポレーション) で実入り・空コンテナの搬出と空コンテナの搬入を対象に、大井3・4号ターミナル (借受者: 商船三井、ターミナルオペレーター: 宇徳) で実入り・空の搬出と実入りの搬入を対象に取り組んだ。

神戸港で事前照合機能の動作確認

国土交通省近畿地方整備局、阪神国際港湾、神戸市港湾局は、22年11月に阪神港では初となる輸出コンテナ (搬入・実入り) を対象としたCONPAS試験を神戸港PC-18で運用した。CONPAS試験について、これまで阪神港では、輸入コンテナ (搬出・実入り) を対象に神戸港PC-18・大阪港DICTで各2回運用してきたが、今回、阪神港では初となる輸出コンテナ (搬入・実入り) を対象に運用した。CONPAS試験は、主にコンテナ搬入情報の事前照合機能の動作を確認した。コンテナ搬入情報の事前照合機能とは、ドライバーが持つコンテナ搬入票の情報と、ターミナルが持つTOS (ターミナルオペレーションシステム) の情報を、コンテナのターミナルゲート到着前

に照合する機能で、これにより搬入票の記載不備などを削減し、ゲート受付時の処理時間の短縮によるゲート前混雑の削減を目指している。今回の試験は神戸港PC-18の上組コンテナターミナルで、輸出コンテナ (搬入・実入り) を対象にコンテナ搬入予約機能の動作とコンテナ搬入情報の事前照合機能の動作を確認した。参加店社は海運貨物取扱事業者1社、海上コンテナ輸送事業者5社。

横浜港南本牧で時間拡大

横浜港南本牧コンテナターミナルで、22年12月からCONPASの運用時間を拡大、開始時間を繰り上げゲートオープン全時間帯に対応できるようになった。同CTでは21年4月からCONPASの本格運用を開始したが、「搬出入予約機能」と「PSカード活用機能」、「Cyber Port」の第一次運用にあわせ「搬入情報の事前照合機能」の常時運用を開始している。12月からは予約時間枠は8時30分から15時30分まで、来場可能時間は7時30分から16時30分まで (予約時間の前後60分まで来場可能) となった。

年頭の辞

一般社団法人 日本物流団体連合会

会長 池田潤一郎



新年あけましておめでとうございます。

2023年の年頭にあたり一言ご挨拶申し上げます。

昨年、ロシアによるウクライナ侵攻に端を発し、食料やエネルギーをはじめとする物価が高騰し、世界各国でインフレが深刻な問題となりました。インフレ抑制に向けた欧米の中央銀行による金融政策は急激な円安を加速させ、世界的な景気後退懸念が高まりつつあります。

国内に目を転じますと、新型コロナウイルス感染症のまん延はいまだ終息の見通しが立たない状況にはあるものの、水際対策の見直しが行われ、移動の制限も少なくなるなどウイズコロナのもとで「新しい日常」と共に経済活動が確立されはじめている感じがいたします。

物流を取り巻く環境は、このような国際情勢や感染症の影響でグローバルサプライチェーンの混乱が続く中、物流を止めないことに注力した一年でもありました。我々物流事業者にとって最も大切なことは、安全な輸送を通じ、人々の生活を支える様々な生活必需品や物資、エネルギーなどの輸送を絶やさず、安定した輸送を提供し続けることでグローバル経済や社会の持続的成長を支えることにあると思います。

このような中、物流連では様々な活動を実施してまいりました。

まず、「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」として、会員企業のご協力のもと学生を対象とした物流業界セミナーやインターンシップをウェブ併用で開催し、人材育成と広報活動の強化を継続しました。大学での寄付講座や学内セミナーにおいても、より多くの学生に「リアルな物流業の実態と

物流業の重要性」を認識してもらう機会を増やしました。

また、「国際的な課題への取り組み強化」では、バン格拉デシュに焦点を当て、ウェブを活用した現地実態調査を行いました。バン格拉デシュは一人当たりのGDPがインドを抜くなど、今後の成長が期待されており、引き続き情報収集に努めてまいります。

「物流環境対策への取り組み」では、コロナ禍にも拘わらずモーダルシフト取り組み優良事業者賞に多数の応募をいただき、脱炭素社会に向けた物流事業者の取り組みを社会に公表しました。また、物流分野における低炭素・脱炭素推進に向けた情報交換会を開催し、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向を把握するとともに、陸運、海運、倉庫等、業態を超えてベストプラクティスを共有しました。

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大によりサプライチェーンのあり方や、物流の姿そのものが変わりつつあります。物流の担い手が減少するなかで、運転や荷役の自動化への取り組みや、輸送の効率化に向けた「共通基盤の構築」、感染を防止するための非接触による受渡しなど、様々な取り組みを並行して進めていく必要があります。そしてこれらを可能とする前提は、「物流標準化」と「デジタル化」の推進です。これらについて物流業界を超え、官民連携、他産業との連携を一層強化しながら推進していく所存です。

新しい年を迎えるにあたり、本年が物流業界にとり飛躍の年となること、そして物流の現場での安全を祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。

脱炭素化のキーワード「CO₂排出量可視化」

各社が進めるカーボンニュートラルに向けた取り組み

政府は2050年カーボンニュートラルの実現、2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%削減に向け具体的な取り組みを進めている。日本は年間12億トンを超える温室効果ガスを排出しており、2050年までにこれを実質ゼロにする必要がある。カーボンニュートラルへの挑戦が、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな成長につながるという発想で、日本全体で取り組んでいくことが重要としている。物流業界でも脱炭素化への取り組みが急増しているが、その中でもカーボンニュートラル実現への基礎となるCO₂排出量の見える化が、削減の取り組みを進めるためにも重要なファクターとなっている。経済産業省が進めるDX（デジタルトランスフォーメーション）面でも有効であり、これら物流における取り組みについて、CO₂排出量可視化を中心に最近の事例を紹介する。

富士通/Ridgelinez

サプライチェーンのCO₂排出量算定・可視化提供

富士通とRidgelinezは、持続可能な開発目標(SDGs)で定めている環境課題の解決に向けて連携を強化、その第一弾として、サプライチェーンのCO₂排出量算定・可視化サービスを21年12月から開始、さらにSDGs達成に向けた経営戦略立案から対策実行までのコンサルティングサービスを22年1月から開始した。CO₂排出量算定・可視化サービスは、富士通グループでのカーボンニュートラル実現に向けた取り組みで得たノウハウを反映させたもので、企業が直接排出するCO₂に加え、サプライチェーンでの間接的なCO₂排出量も含めて算出・可視化、削減に向け支援するもので、富士通から提供する。

一方、コンサルティングサービスは、ESGの課題解決をスコープとしたサステナブル経営戦略立案支援や、CO₂排出量ゼロを目指すカーボンニュートラル実現化支援などで構成しており、Ridgelinezから提供する。

クニエ

CO₂排出量予定の可視化SC数量・金額計画に追加

コンサルティングファームのクニエ（東京都千代田区）は、Anaplanのグローバルプラットフォーム上で提供してきた「Global Supply Chain Planning + S&OP」アプリケーションにCO₂排出予定の可視化機能を追加し、「Sustainability Analytics & Supply-chain Advanced Planning」ソリューションとして、22年3月から提供を開始している。同ソリューションはクニエの豊富な

コンサルティング実績に基づき、製造業を中心に小売・流通業などあらゆるグローバル企業のサプライチェーン計画業務で必要となる業務要件をあらかじめ機能として構築したアプリケーションと、コンサルティングサービスを組み合わせ提供するもの。今回、これまでのグローバルサプライチェーン数量計画、金額・予算着地見込みなどの金額計画に加え、CO₂排出量原単位情報を取り込みサプライチェーン情報と掛け合わせ算出する「将来の排出量見える化・計画機能」を拡充した。同ソリューションを利用することで、グローバルの複数部門/拠点において一元的に数量・金額計画を実行、最新のサプライチェーン計画に基づいたCO₂排出量予定管理が可能となる。

Hacobu

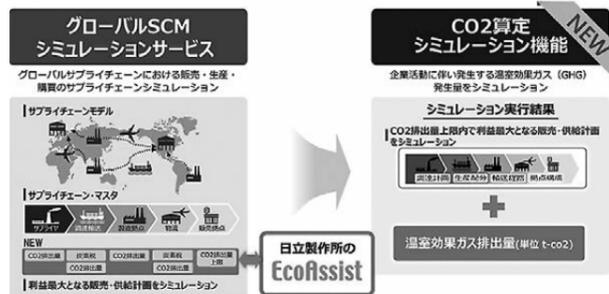
配送案件管理サービスにCO₂排出量可視化を追加

Hacobuは22年4月、配送案件管理サービスのMOVO Vistaに、CO₂排出量可視化機能を追加、配送案件ごとのCO₂排出量が把握でき、削減の取り組みにつなげることが可能となった。MOVO Vistaは、荷主、元請、運送会社の間での、電話・Fax・メールといったアナログなコミュニケーションをデジタル化し、業務の生産性向上、属人化解消に寄与する。また、企業間でやりとりする配送案件をデジタル化し、商流情報と物流情報を配送案件に紐づけて管理するため、輸配送業務全体を最適化するためのハブとなる。追加機能で、MOVO Vistaで配送案件ごとのCO₂排出量を可視化、削減に向けた取り組みを具体的に検討できるようになった。

日立ソリューションズ

SCMシミュレーションにCO₂排出量試算機能追加

日立ソリューションズは、仮想空間上にサプライチェーンのデジタルツインを再現し、利益やコストなどをシミュレーションして試算できる「グローバルSCMシミュレーションサービス」で、温室効果ガス(CO₂)排出量のシミュレーションにも対応する最新版を22年4月から販売開始した。同サービスは、サプライチェーンにおける需給量の変動や生産・販売施策を組み合わせた複数のシナリオで利益やコストを比較し、最適な生産、販売計画を迅速に立案することができるもので、最新版では、原料調達から出荷までの、企業活動に伴い発生する製品・部品単位のCO₂排出量も合わせてシミュレーションできる。また、CO₂排出量上限を設定することで、数理解析を用いた計算モ



デルで、制約に従うすべての組み合わせから最適解を求めることができる。これにより企業は、数値データに基づいてCO₂排出量におけるボトルネックが可視化、クリーンエネルギーへの切り替えや設備計画・仕入先の変更など、効果的な削減計画を迅速に意思決定できる。そして、売り上げや利益、CO₂排出量などのバランスを勘案した最適な仕入先の選定や調達経路、設備、製造、販売、輸送の見直しが可能となった。

三菱HCキャピタル

2社と連携しCO₂可視化、サービス事業化を検討

三菱HCキャピタルは、企業のサプライチェーンにおける二酸化炭素(CO₂)排出量の算定を支援するウェイトボックスとCO₂排出量算定クラウドサービスを展開するゼロボードとそれぞれ基本合意書を締結、GX(グリーントランスフォーメーション)に貢献するCO₂可視化マネジメントサービスの事業化に向け検討を22年4月から開始した。同社は、カーボンニュートラルに向けた課題などを有する企業を対象に、CO₂排出量の分析支援や可視化などを実現するCO₂可視化マネジメントサービスの提供を図るため、それらの領域で知見を有する両社との事業化に向けた検討を開始した。具体的には、ウェイトボックスとはCO₂削減など気候変動対策関連のコンサルティング、ゼロボードとはCO₂排出量算定・可視化のクラウドサービスにおいて連携し、その事業化を目指す。グループが有する再生可能エネルギーの普及に向けたリースやファイナンス、さらには、再生可能エネルギー発電事業などのCO₂削減に係るソリューションをもって、GXに貢献

するワンストップでのCO₂削減ソリューションの提供に取り組むことで、企業のカーボンニュートラルの実現をサポートする。

センコー

物流バス予約システムでCO₂削減と省人化可視化

センコーは22年5月、「物流バス」でCO₂排出削減量・省人化時間を可視化した九州⇄関東便における予約システムのサービス提供を開始した。同社は21年4月から路線バスのように気軽に利用できる新たな長距離輸送サービス「物流バス」を運行しているが、川崎近海汽船の大分～清水航路を利用した「10トン陸送車代行輸送」を新たなメニューに加わえた。新メニューでは簡単にWEBで予約できるシステムを導入するとともに、物流バスのメニューである「20トントレーラ貸し切り」「積み合わせスペース販売」と新サービス「10トン陸送車代行輸送」の利用によるCO₂削減量と省人化時間を予約画面で確認できるようにした。例えば、九州～関東間の片道陸送と海上輸送では約61%のCO₂削減(大分港～清水港間相当距離の陸送比)と約20時間の省人化効果が見込める。10トン陸送車代行輸送とは、九州から関東方面へのトラック輸送で主力の10トン車の代行輸送手段として、大分港から清水港間で20トンシャシーに貨物を積み替えて海上輸送するもので、トラックの長距離走行の削減策として2024年問題に対応し、物流業界全体の脱炭素化、省人化の実現を目指す。今後は、九州⇄関西、関東⇄関西⇄九州、関東⇄関西間などで予約システムのサービスメニューを拡大し、輸送エリアの拡大と同システムの普及を通じ、次世代の長距離幹線輸



TOKO LINE
東興海運株式会社
TOKO KAIUN KAISHA, LTD.

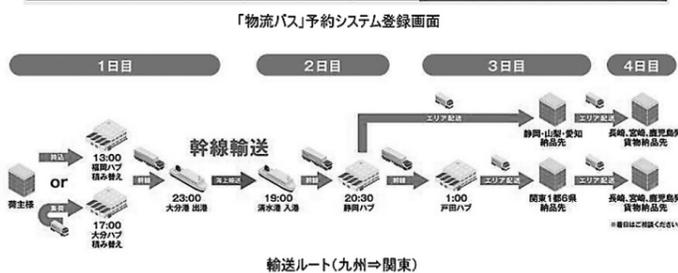
〇本社 HEAD OFFICE 〒650-0037 兵庫県神戸市中央区明石町32 明海ビル TEL 078-331-1511 MEIKAI BLDG., 32, AKASHIMACHI, CHUO-KU, KOBE 650-0037 JAPAN

〇東京事務所 TOKYO OFFICE 〒103-0022 東京都中央区日本橋室町1-8-10 東興ビル TEL 03-3281-6661 TOKO BLDG., 1-8-10, NIHONBASHI-MUROMACHI, CHUO-KU, TOKYO 103-0022 JAPAN

https://www.tokoline.co.jp

The Name to Trust

サービス名	持込日	乗組日	配達日	料金	省人化時間	CO ₂ 排出量	CO ₂ 排出削減率	CO ₂ 削減率
九州⇄関東 陸上 10トン陸送車代行輸送	2022/05/09	2022/05/09	2022/05/11	¥135,000	20時間	312.8kg	648.5kg-CO ₂	67.5%





送の構築と浸透を進めている。

三井倉庫HD

国内外輸送のCO2排出量簡易算定ツールを公開

三井倉庫ホールディングスは、三井倉庫グループが国内外の輸送に関するCO2排出量簡易算定ツール（https://www.mitsui-soko.com/sustainlink/emissions_calculator/）を22年6月から公開した。同ツールは、21年から開始した物流を通じて顧客のサプライチェーンサステナビリティの実現を支援するサービス「SustainaLink」の一環で、CO2排出量を簡単に算定できるツールとして、同社グループホームページ上で無料で提供する。輸送に関する重量・輸送手段・出発/到着地の3つの情報を入力するだけで、CO2排出量を即座に把握でき、輸送手段ごとの計算結果の比較も可能だ。国内だけでなく国際輸送を利用する場合にも対応している。さらに、多量の輸送データを用いたCO2排出量の算定や、CO2排出量を削減するソリューション提供については、個別にサービスを提供していく方針だ。

関光汽船

フェリー輸送のCO2排出シミュレーション

SHKライングループの関光汽船（山口県下関市）は22年6月、同じ荷物をトラックで運んだ場合とフェリーで運んだ場合のCO2排出量の比較ができるシミュレーションを制作し、インターネット上で公開した。物流会社や荷主に使ってもらい、より環境負荷の低いフェリー輸送の利用促進を図る。CO2比較をする場合、同社のウェブサイトからシミュレーションのページに入り、(1) 輸送する貨物の重量 (2) 集荷地から配達地までの輸送距離 (3) フェリーを使った場合の集荷地から乗船港までの輸送距離 (4) 乗船港から下船港までのフェリー航路(選択) (5) 下船港から配達地までの輸送距離、の5つの数値

を入力または選択肢を選ぶ。そのほかいくつかの質問に回答を入力すると、陸上輸送（トラック）と海上輸送（フェリー）とを比較したCO2排出量や、海上輸送への輸送モード転換によるCO2排出量削減効果が自動的に算出できる。関光汽船は、トレーラーとグループ企業の大型フェリーを組み合わせた海陸一貫輸送を行っており、海上輸送を利用するモーダルシフトを積極的に推進。輸送段階のCO2排出量を可視化することで、物流SDGs（持続的開発目標）への取り組みや、最適な物流・輸送手段の検討に役立てて欲しいとしている。

近鉄エクスプレス

航空・海上輸送CO2排出の自動算出システムを公開

近鉄エクスプレスは、22年6月から航空・海上輸送で排出するCO2算出システム「KWE CO2 Calculator」を、同社グローバルサイトに公開した。地球温暖化の原因となるCO2の排出量を削減するため、ステークホルダーから同社のフォワーディング事業で発生するCO2排出量の可視化を求める声が高まってきており、これに応えるため、航空・海上輸送する貨物の発着地、重量を入力するだけで、CO2排出量を自動的に算出できるシステム「KWE CO2 Calculator」をリリースした。同システムは、同社の基幹業務システム（UFS+）とも連携し、同社サービスを利用した場合は、運送状番号（AWB、B/L No.）を入力すると、貨物輸送によって排出したCO2を自動的に計算することができる。同社グループは、CO2排出量を削減をサステナビリティ活動の重要課題のひとつとして掲げ、現在KWEグループ全体の直接・間接的に排出するCO2排出量（Scope 1：事業者自らによる温室効果ガスの直接排出、Scope 2：他社から供給の電気、熱・蒸気の使用に伴う間接排出）のデータを収集しており、グループ全体の現状を把握をしたう

えで、削減目標の設定と具体的施策を策定するなど、取り組みを進めている。同社以外のサプライチェーンにおけるCO2排出量（Scope 3：事業者の活動に関連する他社の排出）削減については、同社のコア事業であるフォワーディング（航空会社・船会社の利用運送業）の分野で、航空各社が推進するSustainable Aviation Fuel（SAF）プログラムへの積極的な参加などを推進している。

日本通運

CO2排出量可視化のエコトランス・ナビ機能拡充

NIPPON EXPRESSホールディングスのグループ会社、日本通運は国内輸送にともなうCO2排出量を可視化するサービス「エコトランス・ナビ」の機能を拡充し、他社サービスも対象にするとともに、算出処理を高速化した「エコトランス・ナビ Ver.2」を22年9月にリリースした。



「エコトランス・ナビ」は、顧客の過去一定期間の輸送データを基に、現行の輸送モードと、より環境に優しい鉄道や海上輸送などの輸送モードのCO2排出量を一括計算し、その差を可視化・レポート化するサービスとして21年11月から開始した。22年6月には、環境負荷低減への貢献が評価、第23回物流環境大賞で「物流環境大賞」を受賞している。9月にリリースしたVer.2は、CO2排出量の算出対象として同社輸送サービスを利用している顧客に加え、同社以外の輸送サービス利用も対象とした。またCO2排出量算出の処理能力を高速化することで、従来2〜3週間程度かかっていた算出時間を最短1日で処理が可能となり、レポートを作成する時間を大幅に短縮、利便性が向上した。今後「特定荷主定期報告書」（資源エネルギー省）、「物流効率化法申請用紙」（国土交通省）など、顧客から要望の多い公的機関へ提出するレポート機能の拡充についても取り組んでいく方針だ。

日鉄ソリューション/トヨタ 港運向けコンテナ陸送最適化システムを構築

日鉄ソリューションは22



年9月、トヨタ自動車を提供する港運事業者向けのコンテナ輸送の最適化を支援するクラウドサービスシステム構築と名古屋港での実証実験を支援した。名古屋港内ではコンテナの陸上輸送を担うトラック配送業務のドライバーの高齢化が進んでおり、労働力不足や業務ノウハウの継承が大きな課題となっているが、今回の検証ではコンテナ輸送に関わる物流会社を横断したプラットフォームをつくり、それらをデジタルでつ

なぐことで「輸送会社の配車業務の負担軽減」「ドライバーの負担軽減」「倉庫の荷役管理業務効率化」を目指し、港湾におけるコンテナ物流業務全体を変革するDXの推進を目指した。名古屋港の港運企業と検証した配車最適化サービスのシステムは、GPSやOCR（光学文字認識技術）を使って得た輸送業務に必要な情報（トレーラーヘッド、シャシー・コンテナ、倉庫側発着バース）をデータ化し利用状況と予測到着時間を算出するとともに、リアルタイムで最適な配車指示を支援する。同システムを活用することで、コンテナ陸上輸送の効率化と合わせて、配車担当者・ドライバーの負担軽減、けん引車両や駐車ヤードの有効活用への効果が確認できた。トヨタ自動車では、同検証で使われたコンテナ輸送の最適化システムをサービス化し、コンテナ輸送に関わる物流企業を、名古屋港に限らず広く求める計画だ。

郵船ロジスティクス CO2排出量算出システムを海陸でも利用可能に

郵船ロジスティクスは温室効果ガス（CO2）排出量算出システム「e-calculator」の機能を拡充し、22年9月から海上貨物・トラック・鉄道輸送も対象に加え、サービス提供を開始した。e-calculatorは、顧客の貨物の発着地と重量を入力する

と、輸送の際に排出する温室効果ガス（CO2）量を算出するシステムで、これまで対象としていた航空貨物輸送に加え、新たに日本国内外における海上貨物・トラック・鉄道輸送時のCO2排出量も算出可能となった。また、新たに利用者登録機能を追加し、登録すると、システム内に顧客専用のページが設定でき、算出結果を100件まで保存することができるほか、ダウンロードや印刷が可能となった。

長瀬産業

現地企業と協業しDXで越物流の排出削減

長瀬産業は22年10月、ベトナムで荷主・配送業者間のマッチングアプリ運営など企業間物流のプラットフォーム事業を展開するスタートアップ、Logivan Vietnam Technology Company, Ltd.（越）と業務提携することで合意した。DX活用によるベトナム国内での物流効率化、温室効果ガス（GHG）排出削減を目的に協業するもので、GHG削減ではゼロボード（本社・東京港区）開発のGHG排出量算定・可視化クラウドサービス「zeroboard」と連携する。このベトナムでの物流効率化・GHG排出削減事業は日本貿易振興機構（JETRO）の「日ASEANにおけるアジアDX促進事業」に採択されている。長瀬産業は化学品、樹脂製品、食品素材などを中心にベトナムでビジネスを拡大、LOGIVANと協業することで物流データをデジタル化し配送ルート、積載量などの最適化を通じコストとGHG排出量の削減に取り組み方針で、まずは長瀬産業のベトナム現法、Nagase Vietnam Co., Ltdとその顧客を中心にサービスを展開する。

センコー

アパレル廃棄ゼロ目指し業界初のPF運営へ

センコーグループホールディングス傘下のセンコーは物流センターでのアパレル商品在庫廃棄ゼロ支援の

ため商品の再生加工、再販売、リサイクルなどの機能をもつ業界初のプラットフォーム運営に向けた新会社、ゼロブランドを設立、22年11月に公式サイトをオープンした。センコーはファッション企業の余剰在庫の廃棄という顧客の課題解決を模索、賛同企業との協働でファッション・サステナブル・プラットフォームを構築したもの。これにより複数のファッション企業の商品返品から再販までの物流共同化や物流費の削減を図るとともに、多くの在庫販売チャネルとの連携による販売支援、リサイクル会社とのネットワークを構築し商品の廃棄ゼロを目指す。公式サイトでは取り組み事例や最新情報サイトを公開、23年9月に一般向けEC販売サイトをオープンする予定。

NTTデータ

サプライチェーン全体のCO2排出量可視化を目指す

NTTデータは22年12月、電子情報技術産業協会（JEITA）が事務局を務める「Green x Digital コンソーシアム」の実証実験に参加、サプライチェーン全体でCO2排出量を見える化するためのルール作りを目指す。実証実験にはグリーン関連ソリューションの提供企業やユーザー企業35社が参加し、CO2排出量データを異なるアプリケーション間で交換して、交換ルールやデータフォーマットの課題を検討する。NTTデータは、CO2排出量データを管理するアプリケーションを提供し、ソリューション提供側の立場でデータ交換を検証するほか、ユーザー側の立場でルールの実効性や課題などを検証する。NTTデータはこれまで、CO2排出量の見える化、データ主権を保護できるグローバルデータ連携基盤の検討、非営利団体「ESTAINIUM」の設立、EVバッテリーに関する業界横断エコシステムの構築といったさまざまな活動を通して、脱炭素に向けたデータ活用に取り組んでいる。

兎(ウサギ)の英語あれこれ



兎(ウサギ)のイメージ

兎はAesop's Fables (イソップ物語)の中の「兎と亀(カメ)の競争」、『古事記』の出雲神話の因幡の白兎、小学唱歌「うさぎ」、「故郷」、「兎のダンス」などに登場する兎、仏教説話では月に住み餅をつくという伝説の兎などで親しまれている。そして、十二支では4番目の「卯」に当たる。耳が長い、目が赤い、というイメージがある。

「月の兎」といえば、日本の宇宙ベンチャー「ISPACE」(アイスペース)の月探査計画「HAKUTO-R」で開発した着陸船が昨

年12月に打ち上げられ、38万キロ先を目指す軌道に乗ったが、計画名は月のウサギ、白兎(はくと)に因む。余談であるが、日本の「月の兎」のイメージは外国では異なる。英語ではthe man in the moon(月の住人、架空の人物)、インドではワニ、モンゴルでは犬、中南米ではロバ、ヨーロッパでは大きなハサミを持つカニ、中東・アラビア地域では吠えているライオンのしっぽに見えるらしい。

「兎」を含むことわざ

当然のことかも知れないが、兎を含む日本語のことわざに相当する英語のこと

わざにはhareもrabbitも登場しない。しかし、例外が一つある。

◆二兎(にと)を追う者は一兎(いっと)をも得ず

「同時に二匹の兎を追いかけて捕らえようとする者は、結局一匹も得られない」ということで、「虻蜂取らず」、「一も取らず二も取らず」と同意である。一方、英語には One who runs after two hares will catch neither. ということわざがある。「日本語と英語のことわざには、発想も表現も全く同じものがあるのだから」と思われる方が多いのではなかろうか。実は「二

兎(にと)を追う者は一兎(いっと)をも得ず」は日本語のことわざではなく、上記の英語のことわざの日本語訳である。

やや脱線するが、「光陰矢の如し」は純粋の日本語のことわざで、英語では Time flies! という。しかし、「矢の如し」(like an arrow)を補足して Time flies like an arrow. と和訳している辞書もある。日本人が like an arrow を勝手に付け加えたいらしい。本来の英語のことわざは Time flies! である。

◆兎の昼寝

「油断大敵」のことである。英語では Danger is next neighbor to security. (危険と安心は隣り合わせ) という。

◆兎も七日なぶれば噛みつく

山田雅重

どんな穏健な人でも何度も不法なことをされると怒る、という意味である。英語では Tread on a worm and it will turn. (小さな虫でも踏みつけられると向かってくる) という。

◆兎を得て罫(わな)を忘れる

喉元(のどもと)過ぎれば熱さ忘れる、ということであるが、これに相当する

英語のことわざは The danger past and God forgotten. (危険が去ると、神は忘れられる) である。

◆兎の罫(わな)に狐(きつね)がかかる

思いがけず幸運が舞い込む、ということで、英語のことわざ To throw out a spat to catch a whale. (小魚を餌にして鯨をとる) がこれに相当する。

◆兎を見て犬を放つ

兎を見てから犬を放して追いかけても兎をとることができる、ということから、「少くらい遅れても、あせらずに物事を行うことが成功への道である」という意味を表す。これと類義の英語のことわざは It is never too late to mend. で、「誤りを改めるのに手遅れということはない」という意味である。



Navigating with You As Always

Precision, Speed, and Coordination are keys to successfully navigating today's environment. We believe in building strong partnerships to provide the resources, technology and network that overcome every challenge along the way. It is our commitment to quality service.

OOCL makes every part of your business a part of ours:
We take it personally.



www.oocl.com

The Port of Choice

Named the Best West Coast Seaport in North America for the fourth year in a row, the Port of Long Beach is dedicated to operational excellence, sustainable development and world-class customer service.

Port of LONG BEACH
THE PORT OF CHOICE

「兎」を含む慣用句

●始めは処女の如く後は脱兎の如し

出典は「孫子」の兵法で、「始めは弱々しく見せて敵を油断させ、後で一気に素早く攻撃する」ことのたとえである。決まりきった英訳はないが、Act as if you are weak at the outset and attack when the enemy is off his guard; first like a meek virgin, later like a running hare. と英訳できる。

●脱兎の如し

非常に速いことのたとえに用いられる表現である。これと類義の英語のことわざは「心をよぎる思いのように速い」という意味のas quick as thoughtである。

●兎の糞(ふん)

英語では、兎が豚に変身した形で、as the hog pisseth (豚の小便のようにとぎれとぎれに)という。その他、by fits, in fits and starts ともいう。fits は「発作、ひきつけ」、starts は「感情などの突発」のことである。

hare/rabbitのイメージ

日本語では「兎」一語であるが、英語ではhare(野兎)と、それよりも小さいrabbit(飼兎)に分けられる。雄野兎はback hare または jack hare、雌野兎はdoe hareという。

hareは、再生、回春、復活を表し、豊穡の象徴であるが、間抜けというイメージもある。hareは魔女の化した姿とみなされ、前をhareが横切ると縁起が悪く、オオカミは縁起が良い、という伝説がある。一方、rabbit は多産、素早い、幸

運、跳ねる、耳が長いというイメージがある。口語で、スポーツ、特にテニスやゴルフのへたな人のことをrabbitという。上手な人はtigerという。Are you a tiger or a rabbit? I hope you're a tiger.

hare を含むことわざ

◆First catch your hare, then cook it. (先ず、兎を捕らえよ、それから料理せよ)

これと類義の日本語のことわざは「捕らぬ狸の皮算用」である。

◆The foremost dog catches the hare. (先頭の犬が兎を捕らえる) 何事も準備は早いほどよい、という意味で、「先んずれば人を制す」、「早い者勝ち」などとほぼ同じ意味である。

◆The hindermost dog [hound] may catch the hare. (一番後ろの犬が兎を捕らえることができる)

上のことわざとは意味が反対で、はじめは元気よく兎を追っていた犬が疲れてしまったころ、最後の犬は疲れていないので、兎を捕らえることができる、ということである。

◆You can't run with the hare and hunt with the hound.

(兎と一緒に逃げながら、同時に猟犬と一緒に兎狩りをするとはできない)

相反する二つのことを同時にすることはできない、という意味である。You can't eat your cake and have it too. (ケーキを食べて、なおそのケーキを持っているとはできない) という類義のことわざもある。

hareを含む慣用句

●hare off: (口語) 脱兎のように走り去る

●hare-brained: 間の抜けた、おろかな、気まぐれな

●hare-hearted: 気の弱い、臆病な

●hare-sleep: タヌキ寝入り

野兎は臆病なので、眠っている間でも目を閉じないといわれていることから。

●as mad as a March hare: 狂乱して、気違いじみた

3月は野兎の発情期であることから生まれた慣用句である。同じ意味で、as mad as a hatterともいう。これはhatter(帽子職人)はしばしば発狂したことに由来する。

●make a hare of ~: ~をばかにする

●the hare and the tortoise: 兎と亀(の競争) イソップ物語の中の有名な「才能よりも着実な努力による勝利」の話。turtleは「海亀」で、tortoiseは「陸生の亀」である。

●set the tortoise to catch the hare: 事の順序を間違える、順序が逆。



速く走る兎を亀につかまさせようとするのは、ほとんど不可能なことであり、事の順序が逆である。



rabbitを含むことわざ

◆First catch your rabbit and then make your stew.

(まず兎を捕らえよ、それからシチューを作れ)

Don't make your stew until you catch your rabbit. も同じ意味である。

◆Don't stay with the rabbits but run with the hounds.

(兎と一緒に寝ないで、猟犬と一緒に走れ)

rabbitを含む慣用句

●as timid as a rabbit: 兎のように臆病な

●as scared as a rabbit: 兎のようにひどくこわがっ

て ●as sacred as a rabbit: 兎のように神聖な

●run like a rabbit: 兎のように速く走る、大急ぎで逃げる、一目散に逃げる

●rabbit ears: テレビアンテナ

●rabbit ball: よく飛ぶ野球のボール

●breed like rabbits: 兎のようにたくさん子を生む

●rabbit-foot: 幸運のまじないとして持ち歩く兎の左の後ろ足。

rabbitには魔力があり、特に力強く飛び跳ねることができる後ろ足は「躍動」の象徴であると見做され、rabbit footをtalisman(お守り)として身に付ける習慣がある。

●rabbit food: (俗語) 緑野菜、生野菜。

ペットとして飼っている兎の餌の意味もあるが、本来は上記の意味である。

●pull a rabbit out of a hat: (手品で、帽子から兎を出すように) 思いがけない解決策を生み出す、奇策を編み出す

●white rabbits: まじないの文句で、毎月1日に繰り返して唱え続けると幸せになるといわれている

●buy the rabbit: (俗語) 不利な取引をする

●Let the dog see the rabbit: (立ちふさがっている人に対して) 他の者にも見せてやれ

KYOWA LINE
 JAPAN, SOUTH EAST ASIA, CHINA, KOREA, TAIWAN / MICRONESIA,
 SOUTH PACIFIC ISLANDS, PAPUA NEW GUINEA & AUSTRALIA SERVICES

KYOWA SHIPPING CO., LTD.
 東京: 03(5510)1992 大阪: 06(6533)5821
 inquiry@kyowa-line.co.jp
 Kyowa URL http://www.kyowa-line.co.jp/

WAN HAI LINES LTD.
 WE CARRY, WE CARE.

*Providing the Vital Link to All Asia,
 Middle East, North & South Americas*

迎春

General Agents: **WAN HAI LINES (JAPAN), LTD.**
 Tokyo (03)5511-1562 (B/L:5511-1575) Osaka (06)4963-8601 (B/L:4963-8603)

Shipping Guide

新春特集号

基本発行日：月・水・金曜（週3回） 昭和50年12月20日 第3種郵便物認可 1部416円
発行所 株式会社 オーシャンコマース 〒105-0013 東京都港区浜松町1丁目2番11号（葵ビル）
TEL：(03) 3435-7470（編集）・7510（広告・スケジュール）・7630（販売・総務）
FAX：(03) 3435-7892（編集・広告・スケジュール） ☎：0120-827-773（購読・書籍のお問い合わせ、申し込み）



(16) <臨時増刊号>

Sunday, January 1, 2023

© Shipping Guide



謹賀新年

新年にあたり心から皆様のご多幸とご繁栄をお祈り申し上げます。

2023年 元旦

オーシャンコマース



旧年中は大変お世話になりました！ 本年もどうぞよろしくお願いいたします

日本から世界へ
世界から日本へ

SHINYEI SHIPPING CO., LTD.

信永海運株式会社
TEL: 03-5405-7600 (代表) FAX: 03-5405-7400
フリーダイヤル: 0120-549-489
横 浜: 045-210-0766 名 古 屋: 052-209-9388
大 阪: 06-6220-2800 福 岡: 092-452-8025
仙 台: 022-742-5022
Digital Shinyei: <http://www.shinyei-ship.co.jp>

LOGIX セイノーロジックス株式会社
SEINO LOGIX CO., LTD.

物流の「困った」を解決！お気軽にお問い合わせください！
ホームページ URL: <https://www.logix.co.jp/>

横浜本社 〒220-6011 横浜市西区みなとみらい2-3-1 クイーンズタワーA 11F TEL:045-682-5315 FAX:045-682-5306
大阪支店 〒541-0052 大阪市中央区安土町1-8-15 野村不動産大阪ビル 12F TEL:06-6260-1031 FAX:06-6260-1030
名古屋支店 〒460-0003 名古屋市中区錦2-9-27 NMF名古屋伏見ビル 8F TEL:052-221-7221 FAX:052-221-7230