

世界コンテナ船隊及び就航状況から見た海運アライアンスの比較

学籍番号 97739 氏名 寺川 慧

指導教官名 鶴田三郎 黒川久幸

1. はじめに

1995 年にアライアンスが結成され、経営の集約化による規模の経済性の追求が世界的規模で図られることになった。このアライアンス形成によるサービスや経営の集約化は、船型の大型化、港湾の大水深化をもたらす、港湾開発も含めた莫大な資本を要する新しい競争の時代となった。さらには、アライアンスを構成する船社の再編が頻繁に起こっており、アライアンスの将来像について暗中模索の状態となっている。

そこで本研究では、アライアンスの将来像を明らかとするための基礎的研究として、海上コンテナ輸送の現状分析から海運アライアンス間の比較を行ない、各海運アライアンスの特徴について明確にすることを目的とする。

2. コンテナ船隊及び就航状況の現状

国際輸送ハンドブック 2000 年版のデータをもとに、世界コンテナ船隊及び就航状況について現状分析を行なった。各海運アライアンス(グループ)毎の集計結果を表 1 に示す。

グループ平均と Other の比較より、海運アライアンスの形成は、船型の大型化と高速化をもたらしたことが判る。また、各グループ間では、Maersk+Sealand と Evergreen+LT における船型の大型化が顕著である。その他、例えば Grand Alliance は一つの航路を運航する際の構成船社が、1.5 と他に比べて多く、個別の特徴がみられる。

3. 海運アライアンスの発展方向

多くの指標による海運アライアンス間の比較が可能である。ここでは、各海運アライアンスの特徴を明確にするため、クラスター分析により比較指標の分類を行ない、重要な項目に絞って検討を行なう。

クラスター分析の結果より、比較指標は大きく「規模」、「船舶」、「航路」の三つに関する指標に分類できることが判り、それぞれの分類を代表する指標として、船腹量、コンテナ船の積載量、寄港回数の三つの指標から各海運アライアンスの比較を行なった。

この結果を図 1 に示す。図中に示す円の大きさは、船腹量を表し、各海運アライアンスの規模の大きさを示す。

輸送需要が十分あるとすれば、船型の大型化は、単位輸送量あたりのコストの低減を図り、経済性の向上につながる。また、複数航路の統合による単一航路における輸送需要の増大は、就航船舶の大型化と隻数の削減を可能とし、同様に、経済性の向上につながる。これは、寄港回数の増大を意味する。

従って、各海運アライアンスにおける積載率が同等とするならば、図中の右側にある船社程、経済性に優れた経営状態にあるとみなすことができ、現実的な経済性の向上の方向として、複数航路の統合、つまり、寄港回数の増大と船型の大型化の右上への発展方向があることが判った。

しかし、寄港回数の増大は、航海距離、入出港回数の増大に伴うコストの増大につながり、その経済性の向上には限界がある。理想的な方向性としては、輸送時間短縮によるサービスの向上も含め、図中の右下の方向への発展となる。これは、更なるアライアンスの再編、船社の統合を意味する。

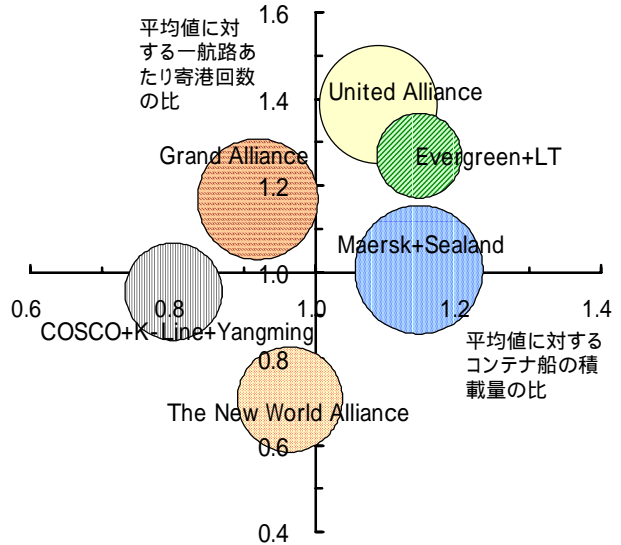


図 1 海運アライアンスの比較

4. おわりに

国際輸送ハンドブック 2000 年版のデータを用いて、海運アライアンスの分析を行い、その特徴を明確にした。

表 1 海運アライアンス毎の世界コンテナ船隊及び就航状況

| グループ名 | 隻数 | 船腹量(TEU) | 航路数 | 1隻あたり | | | | 1航路あたり | | |
|------------------------|------|----------|-----|--------|----------|--------|---------|--------|------|------|
| | | | | 建造年(年) | 積載量(TEU) | 冷凍プラグ数 | 船速(ノット) | 船社数 | 就航隻数 | 寄港回数 |
| The New World Alliance | 137 | 355382 | 43 | 1992.6 | 2913.0 | 288.6 | 22.8 | 1.1 | 3.1 | 6.0 |
| Grand Alliance | 175 | 469702 | 37 | 1992.1 | 2779.3 | 273.5 | 21.3 | 1.5 | 5.1 | 10.0 |
| United Alliance | 137 | 450304 | 26 | 1991.9 | 3286.9 | 284.9 | 21.6 | 1.1 | 7.6 | 11.9 |
| COSCO+K-Line+Yangming | 131 | 304690 | 31 | 1991.8 | 2418.2 | 217.3 | 19.9 | 1.0 | 4.1 | 8.2 |
| Maersk+Sealand | 156 | 518920 | 35 | 1990.9 | 3459.5 | 400.5 | 23.2 | 1.0 | 4.8 | 8.6 |
| Evergreen+LT | 66 | 228371 | 9 | 1990.9 | 3460.2 | 368.5 | 22.0 | 1.1 | 7.3 | 10.9 |
| グループ平均 | 134 | 387895 | 30 | 1991.8 | 3022.6 | 301.5 | 21.7 | 1.1 | 4.7 | 8.6 |
| Other | 1158 | 1200226 | 347 | 1989.8 | 1264.7 | 135.9 | 17.1 | 1.2 | 3.6 | 7.5 |