

アジア - 北米間海運アライアンスにおける航路形態の分析

学籍番号 98715 岸 哲郎 指導教官名 鶴田三郎 黒川久幸

1. 序論

世界 3 大航路の一つであるアジア - 北米間の航路(北米航路)は、アジア各地域の経済発展及び港湾整備の充実に伴い、その形態を変化させてきた。特に 1995 年のアライアンス形成以降、コンテナ船の大型化に伴い航路形態は激変している。しかし、航路形態に関する分析は十分行われておらず、船社の計画担当者が試行錯誤の上、決定しているのが実状である。

そこで本研究では航路形態の視点から各アライアンスの特徴を明確にすると共に、基本的な航路形態に関してその特性を明確にする事を研究の目的とする。

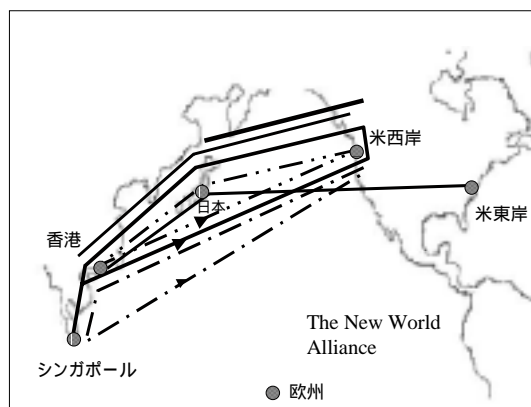


図 1 アライアンスの航路形態一例

2. アジア - 北米間のコンテナ船隊及び航路形態の現状

国際輸送ハンドブック 2000 年度版のデータを用いて、アジア - 北米間における海運アライアンスの現状を分析する。

図 1 に海運アライアンスの一例として The New World Alliance における全航路を示す。図より、全てアジア - 北米間のみを就航する航路である事が分かる。この点は、他のアライアンスと異なり、The New World Alliance の特徴となっている。

また Evergreen+ LT では、世界一周航路を持っており、他のアライアンスにない特徴となっている。

また、各海運アライアンス毎の航路形態を分析し、その基本となる航路形態を抽出した。その結果を図 2 に示す。

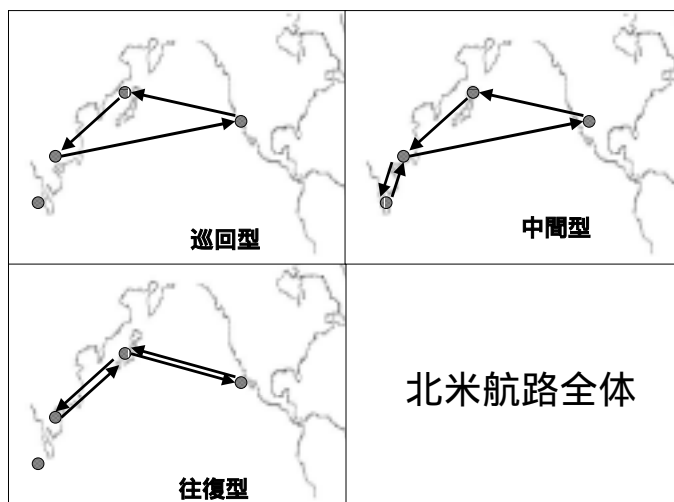


図 2 基本となる航路形態

3. 航路形態の分析

図 3 に輸送需要を変化させた場合のコンテナ船の積載量と単位輸送当りの費用の関係を示す。

図より、需要の増加に伴い、最適船型は大きくなる。その結果、単位輸送当りの費用は低減し、その傾向は次第にゆるやかになっていると分かる。

次に、航路形態毎の比較を行う。2つの航路を用いた場合の輸送と、それらを統合した往復型航路を用いた場合の輸送を比較した結果、次の事が分かった。

航路を統合する事によって、単一航路における輸送需要が増大し、これにより船型の大型化が可能となり、単位輸送当りの費用の低減を図る事が可能となる事が分かった。

4. 結論

国際輸送ハンドブック 2000 年度版のデータを用いて分析を行い、各海運アライアンス毎の航路形態の特徴を明らかにした。また、基本的な航路形態に関して船型と需要に関する感度分析を行い、その特性を明確にした。

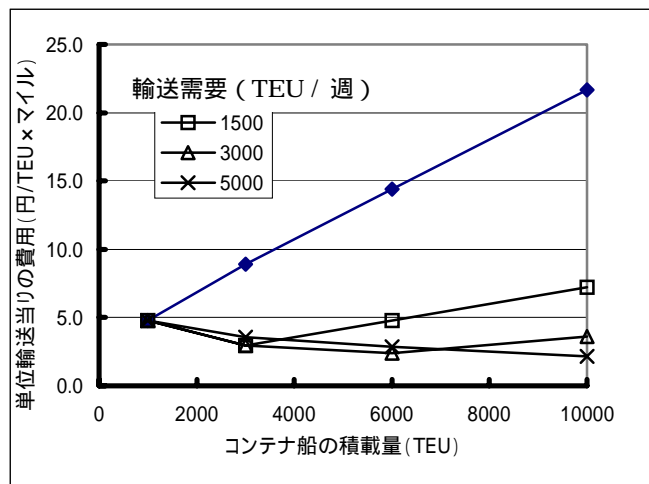


図 3 単位輸送当りの費用の推移