

船社間アライアンスの再編

アライアンスとは

海運における「アライアンス」とは、定期コンテナ船社による世界規模の戦略的協定のことである。

船舶の建造・運航には莫大な費用がかかり、船社1社で航路網を形成するためには、多大な負担が生じる。一方で、荷主のニーズは高度化・多様化しており、これに応えるために、各船社はグローバルに高頻度なサービスを提供する必要がある生じている。

このため、複数の船社が世界規模で提携する「アライアンス」を形成し、世界の主要コンテナ航路で共同配船等を行っている。具体的には、大型コンテナ船のスペースをアライアンス内の各船社で分け合い（スロットチャーター）、より多くのコンテナを積んで輸送することで、コンテナ1個あたりの輸送コストを抑え、輸送効率を高めている。

4大アライアンスから3大アライアンスへ

2012年以降、Maersk Line（デンマーク）とMSC（スイス）が結成した2M Alliance（ツエム・アライアンス、以下2M）をはじめ、G6アライアンス、CKYHE、OCEAN THREEの4大アライアンスによって主要な定期コンテナ船航路が運航されていたが、2015年末以降、アライアンス・船社の再編が相次いだ。2016年には、CMA-CGM（フランス）やCOSCO（上海）、Evergreen（台湾）、OOCL（香港、後にCOSCOが買収）で「OCEAN ALLIANCE（オーシャン・アライアンス、以下OA）」の結成が発表されたほか、邦船三社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）、Hapag-Lloyd（ドイツ）、陽明海運（台湾）で「THE Alliance（ザ・アライアンス、以下TA）」の結成が発表された。OAとTAは2017年4月よりサービスを開始し、これにより、2Mを含めた3大アライアンスに集約された。2018年時点では運航船腹量（その船で運べる貨物の積載量のこと）の約8割を、3大アライアンスが占めている。さらに、邦船

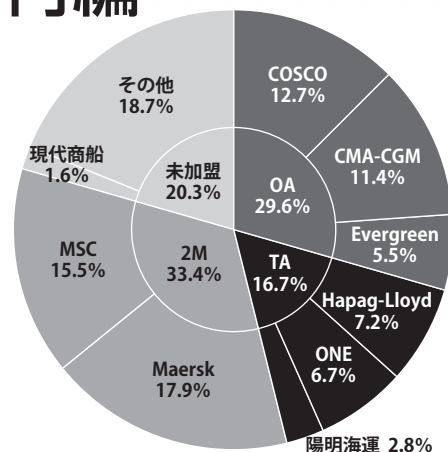


図2 アライアンスごとの船腹量シェア

各アライアンスの船腹量は加盟船社定期コンテナ船の船腹量を単純合計

三社が2017年7月に定期コンテナ船事業を統合し、ONE（Ocean Network Express、本社はシンガポール）を設立し、2018年4月にサービスを開始、8月にはCOSCOによるOOIL（OOCLの親会社）の買収、9月には2Mの一部業務におけるZIM（イスラエル）との戦略的提携など、依然として各船社の再編・連携が進展している。

アライアンスの今後

2019年7月、2Mと戦略的パートナーシップを結んでいた現代商船（韓国）がTAに参加すると発表され、2020年4月には、新体制でのサービス開始を予定している。船腹量約38万TEU（世界第10位）に加えて、約40万TEUの新造船の発注残船腹量を抱える現代商船の参加により、TAの運航規模の拡大、サービス拡充が期待されている。一方で、今後も寄港地の絞り込みが進む可能性があることから、アライアンスの動向からは目が離せない。

【参考文献・出典】

令和元年版海事レポート（国土交通省海事局）
数字で見る港湾2019（日本港湾協会）
Alphaliner TOP 100 / 08 Oct 2019

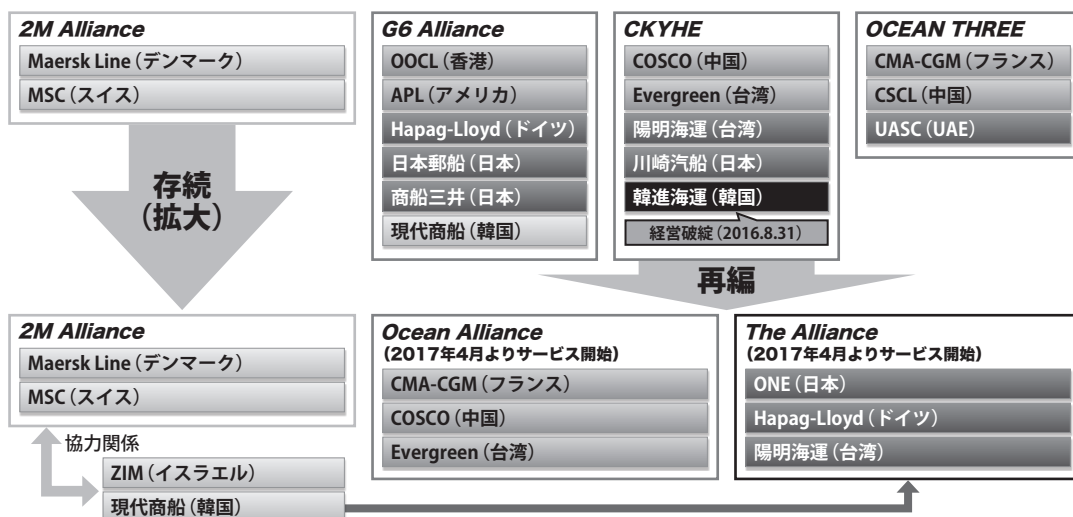


図1 アライアンスの再編