

G6アライアンス

アライアンスとは

「Alliance」

同盟、協定 —プログレッシブ英和・和英中辞典(小学館)—

海運において、「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ことは多大な負担を発生させる。そのため、定期航路の運航に際し、コンテナ船のスペースを分け合い(スロットチャーター)、複数の船社が共同で定期航路の運航を確保することも多い。世界的なネットワークを構築するために、この提携関係をさらに拡大したものがアライアンスである。各アライアンスは、アジア～欧州航路、アジア～北米東岸航路、アジア～北米西岸航路の3航路の全部または一部において、共同運航を行っている。また、共同配船や船社間での船腹の相互供給のみならず、寄港地でのコンテナターミナルの共同利用まで提携の範囲は拡大している。

船社各社は、大型のコンテナ船に、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投資効率を高めてきた。そして、大型船による輸送効率を活かした上で、寄港地を拡充し、寄港頻度を向上させた高品質のサービスを提供し、多様化する顧客ニーズへの的確な対応を図ることがアライアンス結成の主な目的である。

G6アライアンス

2012年3月より、アジア～欧州航路において、G6 Alliance (ジーシックス・アライアンス) が結成された。もともと Grand Alliance (グランド・アライアンス、以下GA) と The New World Alliance (ザ・ニュー・ワールド・アライアンス、以下TNWA) の二つのアライアンスであったものが、ひとつに統合された。これにより、GAとTNWAそれぞれが週1便日本に寄港させていた日本～欧州航路が、統合されて週1便の日本寄港となり、関係者に衝撃を与えた。さらに、2013年2月よりアジア～北米東岸航路においてもG6アライアンス加盟6社で共同配船を行っており、現在はアジア～欧州5ループ、アジア～北米東岸6ループを運航している。なお、G6アライアンスの6社とは、GAの日本郵船(NYK、日本)、ハパグロイド(Hapag-Lloyd、ドイツ)、OOCL(香港)と、TNWAのAPL(米国、シンガポール)、現代商船(Hyundai、韓国)、商船三井(MOL、日本)の6社である。

なお、他に代表的なアライアンスとして、川崎汽船(K-Line、日本)の加盟するCKYH - The Green Alliance (シーケーワイエイチ・ザ・グリーン・アライアンス) がある。

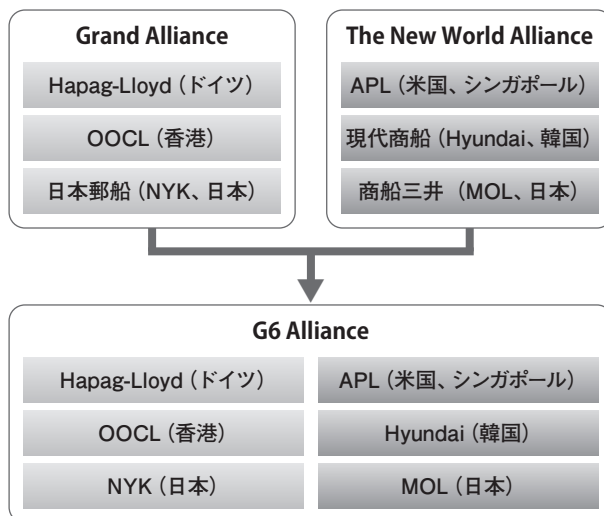


図1 G6アライアンスの成立

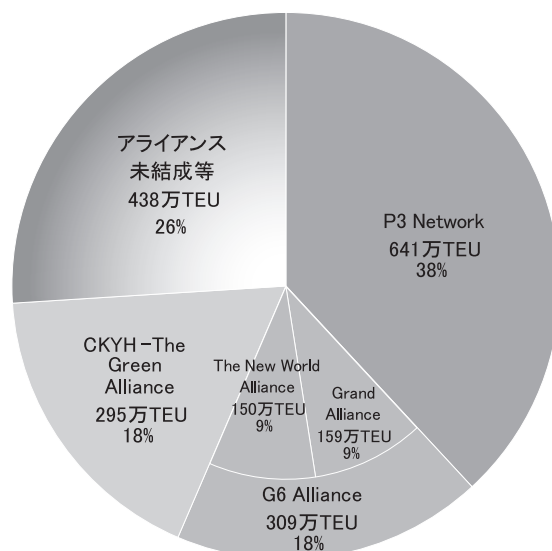


図2 アライアンスごとの船腹シェア

※アライアンス毎の船腹は加盟船社定期コンテナ船の船腹を単純合計した。

アライアンスの今後

定期コンテナ船の船腹供給量第1位のMaersk Line (デンマーク)、同2位のMSC (スイス)、同3位のCMA-CGM (フランス) による新たなアライアンスP3 Network (ピースリー・ネットワーク) が2014年に共同運航を開始する予定である。同アライアンスの船腹量は、全世界のコンテナ船の約4割を占める圧倒的な供給量を誇り、船社間、アライアンス間の競争は、さらなる激化が予想される。一方で定期コンテナ船事業の寡占化が進んでいるともいえ、今後のアライアンスの動向を注視する必要があるだろう。

【参考文献・出典】

平成25年版海事レポート (国土交通省海事局)
 数字で見る港湾2013 (日本港湾協会)
 国際輸送ハンドブック2013年版 (オーシャンコマース)
 Shipping Gazette2013年6月24日号 (ジャパンプレス社)
 Alphaliner 21 June 2013
 および各船社プレスリリース