

拡張工事完了のパナマ運河新水路がついに開通

本ニュースでもご紹介してきた「パナマ運河の拡張工事」が先月末に完了し、6月26日開通記念式典が行われました。6月27日から商業利用が開始される予定です。今回のトピックスでは、パナマ運河拡張工事の概要と、その影響について簡単にご紹介します。

1. 大工事の完成

パナマ運河の拡張は、2006年パナマ運河庁が計画し、同年の国民投票を経て2007年に工事開始、当初予定の2014年から2年遅れて先月末ついに工事完成に至りました。

6月26日に開通記念式典が開催され、コンテナ船 COSCO Shipping Panama (全長約300m、全幅約48m、9,400T.E.U.)が記念通航しました。6月27日の商業通航第1号には、日本郵船株式会社が運航するLPG船^(注)Linden Pride (全長230m、全幅36.6m、載貨トン数49,999トン)が選ばれました。

(注)LPGは、プロパンやブタンを主成分とする石油ガスを加圧・冷却した液化石油ガス(Liquefied Petroleum Gas)のことです。



(出典: Google map)

2. 拡張工事の背景

パナマ運河は海拔26mのガトゥン湖を經由して太平洋と大西洋を約80kmで結ぶ国際物流の大動脈で、年間約12,000隻の船舶が通航、全世界の海上貿易量の3%が通航するとされています。パナマ運河経由で輸送される貨物は、トン数ベースで東アジア・米国東海岸間航路が4割弱を占め、日本発着の貨物は米国、中国、チリに次いで第4位です。また、通航する船種はコンテナ船が1/3を占めます。

しかしながら、近年コンテナ船が20,000T.E.U.^(注)クラスまで大型化され、従来の5,000T.E.U.クラスのコンテナ船しか通航できないことなどが、スエズ運河経由ルートなどとのコスト競争力においてボトルネックとなっていました。

今回の拡張工事の目的は、通航できる船舶のサイズを大型化することにあります。例えば、コンテナ船の場合、5,000T.E.U.から最大14,000T.E.U.へ、積載可能コンテナ数では2.8倍にまで拡大されます。

(注)T.E.U.(Twenty-foot Equivalent Unit)は、コンテナ船の積載可能数量を、積載可能な20フィートコンテナの数で表した単位です。



5月末拡張工事を終えたパナマ運河

写真は今年5月中旬撮影(写真:AP/アフロ)



3. 工事の概要

工事の内容は、太平洋側・大西洋側それぞれに既存の二つのレーンより大きな第三閘門を建設し、これに合わせた第三閘門への新水路建設や、ガトゥン湖や既存の水路の浚渫や拡張などを含む大規模なもので、総事業費は約 5,400 億円といわれています。パナマ運河では水不足により喫水^(注)制限が度々行われてきましたが、第三閘門では、巨大な用水再利用貯水槽を設け最大 60%の水を循環させ再利用することで、既存の閘門より水の使用量が 7%少なくなるとされています。



6 月 26 日の開通式典にて、通航 1 号は中国コンテナ船の
“COSCO SHIPPING PANAMA” (写真:ロイター/アフロ)

既存の閘門が観音開きで、船舶は機関車でけん引

していたのに対し、第三閘門はスライド式で、船舶はタグボートで推進することとなります。

(注)喫水とは、船体の水中に入っている部分の深さのことを意味し、喫水の深さによって航行できる海域が決まります。

4. 拡張工事の効果

この拡張工事の結果、通航可能な船舶のサイズは、以下の通り大幅に拡大します。

	拡張前(Panamax)	拡張後(Neo-Panamax)
全長	294m	366m
全幅	32m	49m
喫水	12m	15.2m ^(注1)
コンテナ船	最大 5,000TEU	最大 14,000TEU
ばら積み船	80,000 載貨トン	170,000 載貨トン

これに加え、従来は通航可能なサイズの LNG 船^(注2)がほぼ皆無であったのが、今後はほとんどの LNG 船が通航可能になります。

(注1)ただし、第三閘門開通時は、水不足による喫水制限のため、13.1m とされています。

(注2)LNG は、メタンを主成分とする天然ガス(Liquefied Natural Gas シェールガスも含む)を-160°Cの超低温で液化したものです。

5. 国際物流への影響

今後日本への輸出開始が見込まれる米国産 LNG については、LNG 船がパナマ運河を通航できることとなるため、米国メキシコ湾岸から日本まで、スエズ運河経由ルートよりも 10 日、喜望峰ルートよりも 20 日以上短縮が見込まれるとされています。また、パナマ運河の拡張に伴い、スエズ運河ルートからの部分的なシフトを検討している大手コンテナ船運航会社もある模様です。



コンテナ貨物については、米国東海岸の各主要港でより大型のコンテナ船が寄港できるよう浚渫などの工事が行われていますが、中でも取扱量が最大のニューヨーク・ニュージャージー港への航路のボトルネックとなっているベイヨン橋の嵩上げ工事が2017年末までに完成すると、入港可能なコンテナ船のサイズは従来の5,000T.E.U.から14,000T.E.U.になり、他ルートからパナマ運河ルートへのシフトが大きく進むものと見込まれます。

これまでは東アジア発で米国西海岸に荷卸しされ、鉄道に積み替えられて米国内を長距離輸送されていたコンテナ貨物の一部が、パナマ運河経由で米国東海岸に直行で輸送されるようになると、輸送コストの低減、積替えや米国における鉄道輸送に伴うリスクの削減につながることも期待されます。

一方で、かつて2012年以降相次いで通航料の値上げを実施してきたスエズ運河も、パナマ運河の拡張に対抗して、アジアの一部と米国東海岸の一部の間を航行するコンテナ船について、高率の割引の実施を公表するなど、輸送ルート間の競争の動きも見られています。



本 Topics に関するお問い合わせ、ご意見、ご感想等ございましたら、弊社営業担当までお寄せください。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html