

今回の Topics は、世界の 2 大運河であるエジプトのスエズ運河と中米のパナマ運河を取り上げます。アジアと欧米を結ぶ主要航路の要衝として機能する両運河ですが、スエズ運河が今年 8 月に、パナマ運河も来年 4 月に拡張工事を終え、双方ともに通航キャパシティを大幅に引き上げます。これにより、アジア／北米東岸航路の大型船誘致をめぐって運河間の競争が激しさを増しており、今後の動向も含めてご紹介します。

(編集協力:オーシャンコマース)

### 1 新スエズ運河オープン、トランジットタイム大幅短縮

#### スエズ運河

#### (1) 北航、18 時間から 11 時間に短縮

地中海と紅海を結ぶスエズ運河は、従来 1 レーンしかなく、北航と南航の船がすれ違うのに時間がかかっていましたが、エジプト政府は 85 億ドルを投じ、既存運河に平行する新運河 (35 km) を建設するとともに既存運河 37 km を拡張・増深し、今年 8 月に新スエズ運河がオープンしました。これにより **全長 193 km のうち 72 km ですれ違いが可能になり、北航のトランジットタイムは 18 時間から 11 時間に短縮**する見込みです。スエズ運河庁 (SCA) は 2023 年までに 1 日あたりの通航隻数を倍増、通航料収入も 2.5 倍へと大幅な伸びを期待しています。



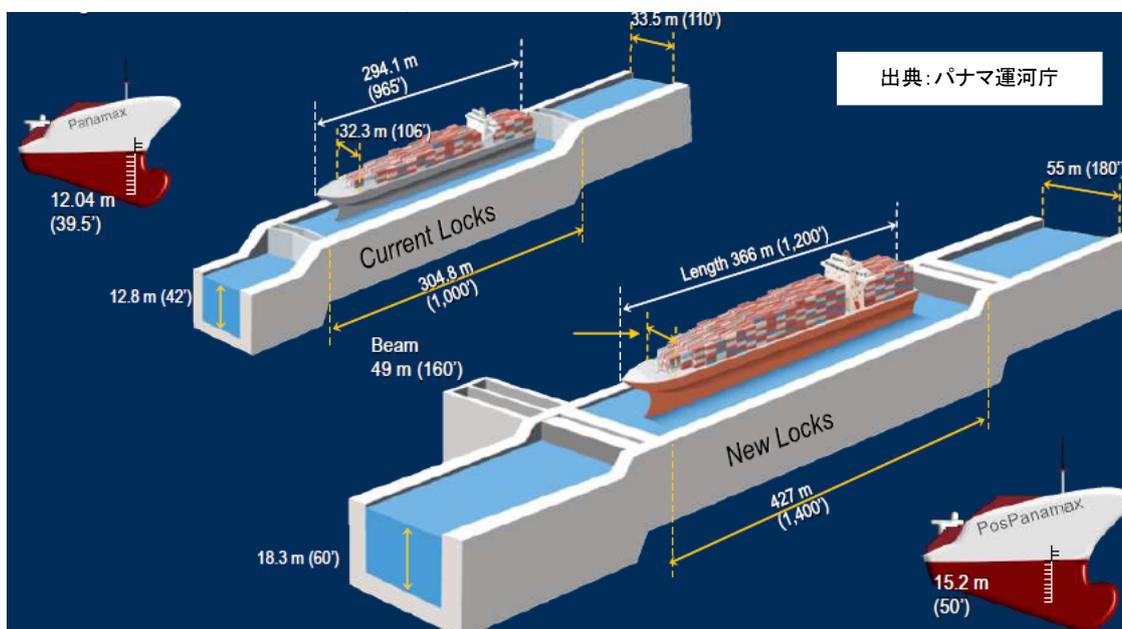
出典: JICA

#### (2) 工事費回収に通航料金値上げか

アジア／欧州航路は荷動きの伸びが減退、投入船の大型化と並行してサービス数も減少傾向であるため、期待通りの大幅な伸びは見込めないとの見方もあります。現在のスエズ運河の通航料は 5,000TEU 型コンテナ船で 1 隻 5,000 万～6,000 万円程度、スエズマックス型ばら積み船で 2,500 万円程度とされていますが、工事費回収のため、**来年には通航料金の値上げ計画が浮上する可能性が高く**、海運業界からは早くも負担増への心配の声が上がっています。

### 2 パナマ運河、4 月に 13,000TEU 型通航可能に

太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河では、07 年から進めてきた新ロック (第三閘門) 建設を軸とする大規模な **拡張工事が既に 94% まで進捗** (9 月末時点)、来年 4 月からの稼働を予定しています。稼働すれば、これまで最大 5,000TEU 型 (パナマックス船) までしか通航できなかったパナマ運河において **13,000TEU 型が通航可能となり**、世界の配船に大きな影響を及ぼすと考えられます。懸念されていた新たな料金体系も、1 年以上にわたる海運業界との対話や公聴会を踏まえて、5 月に最終決定しました。



### 3 アジア／北米東岸でシェア奪い合い

#### (1) 大型船増でスエズ経由が急伸

近年では、アジア／欧州航路に 14,000-18,000TEU 型新造船の就航が相次ぎ、これまで同航路に就航していた 8,000-13,000TEU 型が北米航路に転配しています。従来、アジア／北米東岸航路はパナマ経由が 9 割でしたが、パナマ運河の通航料負担やスエズに近いアジア南部からの出荷増などを背景に、大型船の**スケールメリットを武器とするスエズ経由の北米東岸サービスが増加**しました。Drewry Maritime Research によると北米東岸航路におけるスエズ経由のシェアは、08 年の 10%程度から増え続け、昨年 4 月～今年 4 月の 1 年間で 48%→58%に拡大しました。

#### (2) 拡張を前にパナマ経由が再び活況

しかし、再びパナマ経由が勢いを取り戻しています。来年の運河拡張を見据え、西岸向け荷動きの減速、東岸航路の高運賃狙いなどもあり、**今年 5 月から 6 月にかけて、6 つのパナマ経由北米東岸サービスが開設**されました。7 月時点の北米東岸サービスは週 25 便のうち、パナマ経由 16 便、スエズ経由 9 便となり、再びパナマ経由がスエズ経由を逆転しました (AXS-Alphaliner より)。

### 4 注目航路、今後はパナマ経由が優勢か

#### (1) 北米向け荷動き、東岸サービスが増加

アジアから北米向け貨物のゲートウェイは依然として西岸港湾ですが、2013 年 1 月以降、アジアから北米西岸向け貨物が 6%増に対し、北米東岸向けは 26%増、**長期的には西岸から東岸へのシフト**が進んでいます。この 1 年ではアジア／北米東岸航路のコンテナ船腹量は 2 割増加、北米航路全体に占める割合も 30%→34%に拡大しました。

また、アジア／北米東岸航路は**サービスが増加したことで運賃が低下**し、上海→NY(東岸)と上海→LA(西岸)の運賃差は、今年 2 月の 2,800ドル/FEU から 6 月には 1,700ドル/FEU に縮小、中国国慶節(10 月頭)前後には上海→北米東岸が 2,200-2,300ドル/FEU とデータ\*公表開始以来の最低運賃となり、西岸との運賃差も 1,000ドル/FEU にまで縮まっています。

\*上海航運交易所(SSE)による上海輸出コンテナ運賃指数(SCFI)

#### (2) パナマ経由、来年末にシェア 70%に

Drewry によると 2017 年末までに 10,000-13,000TEU 型の新造船 37 隻がデリバリー予定で、その多くが北米東岸航路に投入されるとみられています。パナマ運河拡張後は、現在のパナマックス船が大型船に代替され、パナマ経由のシェアはさらに拡大する見込みです。北米東岸サービスをめぐる 2 大運河の競争は激化していますが、AXS-Alphaliner では、新ロッキ稼働を機にパナマ経由がシェアをさらに奪還し、**2016 年末までにパナマ経由のシェアが 70%に達する**とみています。

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ますよう、よろしくお願い申し上げます。

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