

パナマ運河拡幅に関する展望

合田 浩之

はじめに パナマ運河拡幅工事について

パナマ運河の拡幅工事が進んでいる（その内容は図表1）。その拡張は、運河利用者の中で商業海運会社は、公式には誰も望んでいなかったはずである。ましてや、運河の拡幅を理由として運河庁が企図している運河の利用料金の（一方的な）値上げについても当然商業海運界は懸念している¹。

工事は2014年3月末の段階で74%が完了した²。その完工予定時期については、運河庁の公式発表（14年3月20日のプレスリリース）では14年12月となっているが³、海運界では遅延説が根強い。例えばACPのAdministratorであるJorge Quijano氏が、16年第一四半期の供用開始を示唆したという報道もある⁴。

パナマ運河を現在利用している船種（船の種類）で、拡幅で影響を受けそうな船はコンテナ船、自動車専用船、LNG船、LPG船、クルーズ船と考えられる。

米国ガルフ（メキシコ湾岸）積み穀物（小麦・とうもろこし）を輸送するばら積み貨物船（バルカー）については、パナマ運河を利用する船としては目下重要性が高いものの、今のところ、大型化が進むかどうかは微妙である。ただし、日本側の輸入港が大型船の入港を可能とするようになれば、その限りにおいて大型化が進むかもしれない⁵。

コンテナ船

パナマ運河の拡幅で、コンテナ船に影響が出るとすれば、アジアー北米東岸航路、南米関連航路（アジアないし欧州ー南米東岸、南米西岸）である。

（1）北米東岸方面

目下、世界最大級のコンテナ船（20フィートのコンテナ1万個積み以上）が就航している航路は、アジアー欧州航路であり、この大きさの船の配船は、荷動量の多寡と航路事情から、他にはアジアー北米西岸航路

にしか、配船が考えられてこなかった。パナマ運河を通過できるコンテナ船は、今のところ4,000～5,000個積みまでである。

パナマ運河の拡幅は、アジアからみて北米東岸方面へ、現在よりも大型の船（1万3,000個積み程度まで、可能といわれている）を就航させることが、理論上は可能となる。

ただ、だからといって、そうなるとは限らない理由も3つある。①複合一貫輸送、②スエズ運河経由の可能性、③北米東岸の港湾事情といった問題である。

①アジアから北米東岸へコンテナ貨物を運ぶのは、西岸にて陸揚げし、大陸横断鉄道で接続輸送する複合一貫輸送という方法があり、輸送日数を短縮するという理由で広範に利用がなされている。このような貨物は、パナマ運河をそもそも利用しない。

②アジアといっても、東の果ての日本と、インド亜大陸では随分と離れている。西によればよほど、スエズ運河経由の方が北米東岸は近くなる（図表2）。香港あたりがほぼ同距離となる。現に、北米東岸向けのサービスの中にはスエズ運河経由のものがある。

③米国東岸の港湾事情を考えると、現時点ではそれほど大型の船は入港できない⁶。もっとも、この問題は実務的には十分解決できる。カリブ中米地域の適切な港で、積換え（トランシップ）を行い、北米東岸諸港へ接続輸送をすればよいからである。

（2）南米方面への航路の整理

コンテナ船の大型化が進むと、まず自社の並行する航路網の合理化（同一方向に航海する路線の集約）が進むのが、大型化が最も進んだアジアー欧州方面での先例であった。

今から20年前までは、欧州航路（英・蘭・独等北西欧州）、地中海航路、黒海航路、インド・中近東航路は、それぞれ大小さまざまな船がほぼ同時に並行して、ア

図表1. パナマ運河を通航できる最大船型

	全長	全幅	喫水
現状	294.1	32.3	12.0
拡幅後	366.0	49.0	15.0

単位：メートル

図表2. アジアからニューヨークまでの距離（海里）

起 点	東 京	香 港	シンガポール	コロンボ
スエズ運河経由	12,905	11,420	9,992	8,442
パナマ運河経由	9,647	11,132	12,560	14,110
距離差	3,258	288	▲2,568	▲5,668

日本航海士会編『世界港間距離図表（二訂版）』海文堂 1990年、から筆者が計算

ジアと最終目的地を直航していた。

今ではアジアから欧州までは、世界最大級の船が直航するが、インド・中近東・地中海・黒海といった方面には、アジアから直航せずに、欧州航路の途中の適当な港（スリランカ・コロンボ港，地中海諸港，例えばマルタ・ジオイア＝タウロ港，ポート＝スエズ港等）まで欧州航路の大型船で運び、そこで小型船に積替えて（トランシップして）対応する輸送形態（ハブ＆スポーク方式輸送）が一般的になった。

そうすると、現在こそアジアー北米西岸航路、アジアー北米東岸航路（パナマ運河経由）、アジアー中南米航路（東岸、西岸）とって別々に航行しているコンテナ船は、パナマ運河の両端ないしカリブ海の島嶼の港を積替え港（トランシップ港）として利用するという形で、航路網の統廃合がなされる可能性がある。

すなわち、アジアとそのような積み替え港との間は大型船で輸送し、カリブ・中米及び南米両岸との間は小型の船で接続するという形である。実際、カリブ海のいくつかの港は、パナマ運河拡張を期して船社の誘致やの能力拡張に余念がない。

（3）地球一周航路の可能性・コンテナ船業界の新たな集約・統合の引き金

コンテナ船の運航事業は、海運業の中ではコモディティ化した事業であるから、コンテナ一本あたりの輸送費用をどこまで削減できるかということで、競争における優劣はかなりのところまで決することになる。

コンテナ一本あたりの輸送費用の削減は、一つには下払い費用（港費，荷役費，燃料費）の節約によって実現される。

①寄港地の整理による運航費の削減

現在、アジアー欧州航路と、アジアー北米（西岸・東岸）航路は独立のものと考えられている。そのどちらも、起点（アジア）と終点（欧州，北米）において、船は折り返すから、同じ港を輸出と輸入で二度寄港することになる。しかし、船をアジアと北米、アジアと欧州と別々に航海させるのではなく、一筆書きになるように航行させると、重複寄港が劇的に縮小する。すなわち世界一周航路（東回り：アジア→北米西岸→パナマ運河→北米東岸→欧州→アジア、西回り：アジア→欧州→北米東岸→パナマ運河→北米西岸→アジア）である。

東京からロッテルダムのユーロポートまでの距離は、現在のスエズ運河経由で、11,309 海里であるが、パナマ運河経由でも 13,237 海里しかなく、それほど遠回り

ということではない。にもかかわらず、世界一周のコンテナ航路が今の時点で存在しないのは、今の時点では、北米東岸航路と欧州航路で最適の船型（荷動量と港湾や運河の船型制限を考えた上での最大船型）が同じではないからである。

②大型化・業界再編

コンテナ一本あたりの輸送費用の削減は、もう一つには、船の大型化によるスケールメリットの追求によって実現できる。

ただ、大型化のメリットは、船を満船にしてはじめて実現、享受できるものである。例えば 5,000 個積み（既存のパナマックス）の船で 2 社が競合している場合、2 社が共同運航をするという形ならば、1 万個積みの船に大型化できて、2 社とも運航費の削減メリットを享受できる。事実、現在のパナマ運河の幅を超えたコンテナ船の大型化が普及した時期（1990 年代半ば）と、世界の主要コンテナ船社がアライアンスといった形で共同運航に入ったり、アライアンス・メンバー同士で統合したりし始めた時期はほぼ一致している⁷。したがって、パナマ運河の拡張は、コンテナ船社のさらなる世界的統廃合の引き金になる可能性がある。

自動車船

完成自動車（新車）は、些細な傷でも消費者に受け入れられなくなることから、最終消費地が内陸国であるという特段の事情もない限り、海運会社が複合輸送を選択することは、普通は考えられない。日本から北米東岸への自動車輸送は、パナマ運河経由のオール・ウォーターが選択される。それは、その次の航海において北米東岸から米国製の自動車を積み取るといった、配船上の効率性も追求できる利点もあるからである。

したがって、現時点で既にパナマ運河拡張をにらんだ大型船も出現し始めた。日本で最初のポスト・パナマックス型の自動車船は、日本郵船株式会社が運航する「アリエス・リーダー」（株式会社新くるしま大西工場で 2014 年 5 月 27 日竣工）である⁸。

パナマ運河拡張に先立って建造がなされたのは、船価が安かったからということである。船の価格（新造船価にしる、中古での船価）は、世界的に時価（10 年程度の時間の流れの中で、最高値は最安値の 2 倍といった極端な変動がある）であり、コスト積算ベースのものではないという事情に基づく。同船はさしあたり、日本ー中近東航路に投入されている。

LNG / LPG 船—シェールガス革命

(1) LNG

シェールガス革命で、米国からの廉価の LNG（液化天然ガス）がアジア市場に輸出されることが秒読み段階にあることは、もはや常識に属する。

日本向けは 2014 年 4 月の段階で、①フリーポート基地からの出荷（18 年から大阪ガス、中部電力、東芝向け各 220 万トン／年、合計 660 万トン／年）、②コープポイント基地からの出荷（17 年から住友商事向け 260 万トン／年）、③キャメロン基地からの出荷（17 年から三井物産、三菱商事向け各 400 万トン／年、合計 800 万トン／年）の合計 1,720 万トン／年（日本の輸入量の 2 割相当）が既に定まっている⁹。これらはいずれも米国メキシコ湾岸からの積み出しであり、パナマ運河を通過する。運河の新しい最大幅にあわせた LNG 輸送船が建造されるだろう。

(2) LPG

シェールガス革命というと LNG に注目が集まるが、LNG の生産には多くの場合、LPG の生産がともなう。したがって、米国産の LPG がアジア市場に向けに新たに動くようになった（2008 年）。既に日中韓の企業と米国企業との間で日量 23 万 5,000 バレルの供給契約が締結され¹⁰、これはパナマ運河の拡張とは関係ないことではあるが、運河拡張とほぼ同じ時期にパナマ運河を新たに利用し始めた貨物ということになる。例えば、アストモスガス株式会社は、そのような事情を背景に大型 LPG 輸送船（「VLGC: Very Large Gas Carrier」）を新たに整備しつつある¹¹。18 年には、アメリカの LPG 輸出は日量 35 万バレルに達するという見込みもある¹²。

クルーズ船

現状世界のクルーズ客船は 361 隻ある¹³。クルーズ船は近年急速に大型化が進み、今の時点ではパナマ運河を通航できない大型船が 58 隻ある。

これまでクルーズ船客は、米国や欧州（英独）が中心であり、船の就航する主戦場はカリブ海、地中海、夏季のノルウェー沿岸（フィヨルド）といった大西洋方面であったから、パナマ運河自体は、クルーズ客が楽しむ重要な景色の 1 つであることは間違いないが、運河を通航できなくても問題なかったのである。

日本籍の国際クルーズ客船（最大のものが飛鳥Ⅱ）は 3 隻あり、いずれも毎年一度世界一周のクルーズに就航、パナマ運河を通航するが、今では比較的小型の

船という存在である。

運河の拡張後は、これまでパナマ運河を通航できなかった 58 隻のすべてが通航可能となる。アジアの経済発展とともにクルーズ船のアジア市場も育つであろう。世界のクルーズ船がパナマ運河を通過しアジアを訪問することもこれまで以上に増えるであろう。

（ごうだ ひろゆき 日本郵船（株）経営企画本部調査グループ総合調査チーム長）

- 1 一般社団法人日本船主協会「パナマ共和国フランシスコ・アルバレス・デ・ソト外務大臣と当協会首脳の会談について」（2014 年 3 月 3 日）<http://www.jsanet.or.jp/report/pdf/r20140303.pdf>
- 2 パナマ運河庁のウェブサイト <http://micanaldepanama.com/expansion/>（2014 年 6 月 9 日アクセス）
- 3 <http://www.acp.gob.pa/eng/pr/press-releases/2014/03/20/pr508.html>
- 4 “Delays with the Panama canal Expansion”, IHS Maritime, 2014 年 5 月 14 日。
- 5 日本の国土交通省の「国際バルク戦略港湾」という政策は、穀物に限らないが日本向けのばら積み貨物船の大型化を可能とさせるためのものである。
http://www.mlit.go.jp/report/press/port01_hh_000076.html
- 6 久保麻希子、松田琢磨「パナマ運河拡張後の国際物流動向（コンテナ貨物を中心に）について」<http://www.jpmac.or.jp/research/pdf/363.pdf> によれば、2014 年までに浚渫工事が完了し 8,000 個積みが入港可能となる港は、ニューヨーク、マイアミのみである。
- 7 石原伸志・合田浩之『コンテナ物流の理論と実際—日本のコンテナ輸送の史的展開—』成山堂書店、2010 年、61 頁
- 8 日本郵船株式会社の 2014 年 5 月 27 日プレスリリース
<https://www.nyk.com/release/3131/003317.html>
- 8 伊原賢『米国のシェール革命の LNG および LPG 輸出のインパクト（短報）』2014 年 5 月 9 日 http://oilgas-info.jogmec.go.jp/pdf/5/5249/1405_out_e_k_m_shale_LNG_LPG.pdf
- 10 船木弥和子編「JOGMEC 国際セミナー—アメリカにおけるシェールオイル・シェールガスの増産がアメリカの産業界、世界の貿易に及ぼす影響—」『石油・天然ガスレビュー』48 巻 3 号（2014 年 5 月）55 頁
- 11 アストモスガス株式会社のプレスリリース「VLGC 新造船の発注について」（2014 年 3 月 25 日）。http://www.astomos.com/pdf/news_20140325.pdf
- 12 船木、前掲 55 頁。
- 13 以下、客船の数字は日本郵船株式会社が所蔵するある商業データベースによる。