

# World Watching 182

ワールド・ウォッチング



## 2016年春の パナマ運河拡張に伴う 新通航料の影響



安部 賢

国土交通省四国地方整備局  
港湾空港部長

表 北東アジア～北米東岸間のコンテナ輸送コスト比較

	パナマ運河経由	スエズ運河経由
距離／周回日数	22,000km／70日	26,000km／84日
輸送コスト(1TEUあたり)		
5,000TEU級	1,356 US\$	1,430 US\$
8,000TEU級	1,200 US\$	1,254 US\$
12,000TEU級	1,095 US\$	1,138 US\$

出典：「パナマ運河の拡張計画とパナマ海事政策セミナー」パナマ運河長官講演資料(2014.11.21)より作成

マ運河の通航料は1回あたり数千万円にもなるため、船舶によっては通航料の増大により、上記の効果が減失してしまう可能性がある。以下、通航料の改定に伴う輸送コストの変化について考察を述べたい。



### はじめに

パナマ運河の拡張工事が2016年4月の供用開始を目途に進んでいる。この工事によって可能となる、いわゆるニューパナマックスの通航は、スエズ運河経由からパナマ運河経由への転換、船舶大型化の加速など海外諸国の国際海上物流に様々な影響を与えるものと予想される。

これにあわせて、運河通航料も改定される予定であり、2015年1月には新しい通航料に関するパブリックコメントも行われた。パナマ運河を通航する船舶の中で日本発着の船舶は比較的多く、我が国海事関係者も2014年11月に国内でパナマ運河に関するセミナーを開催するなど、その関心は高い。

このようななか、2015年3月にパナマ運河の現地調査を行い、パナマ運河庁(ACP)から、新通航料について情報収集したので、その影響分析とあわせて概要を報告する。



### パナマ運河拡張の効果

パナマ運河の拡張により、コンテナ船であれば12,000TEU級、一般貨物船であれば17万DWT級の船舶が通航可能となる。さらに、新たにLNG船舶の通航も可能となる。

また、北東アジアと北米東岸間のコンテナ輸送は、パナマ運河経由の場合、スエズ運河経由と比較して航海日数が14日短いため、就航船舶を4隻削減することができる(上表参照)。

これらにより、我が国は、北南米東岸間の海上輸送コストの削減効果を得ることができるが、他方でパナ



### 新しい運河通航料

#### (1) 通航料の変遷(図1参照)

パナマ運河は、1914年の開通後、1999年までは米国政府が管理・運営しており、通航料は、維持管理費を根拠として、全ての船舶に対して共通の料金体系が適用された。具体的には、貨物の積載可能容量(純トン)に応じ、通航船舶の積荷の有無別に設定した単価を乗じた料金が徴収されていた。

1999年12月にパナマ運河がパナマ政府に移管され、ACPが運河の管理・運営を行うようになると、2002年に料金体系が改正された。このとき通航料には、これまでの維持管理費に加え、パナマ運河の拡張工事資金や運河を通航することによる受益に対する対価が考慮されるようになった。また料金単価は、積荷の有無の他、船舶の種類・大きさに応じて細かく設定された。

さらに、コンテナ船の通航料は、2005年5月にコンテナ積載可能個数(TEUベース)に応じた料金体系に改正された。

通航料は、2013年まで値上げが繰り返され、例えば5,000TEU級コンテナ船であれば10年間で約2倍(図2グラフ参照)に、8万DWT級船舶であれば約1.7倍に増大した。

#### (2) パナマ運河拡張後の通航料

パナマ運河拡張後に適用される新しい料金体系は、現行よりもさらに細かい料金体系が設定される予定である。

[1914~2002.9.30]

全船舶共通の料金体系 (1914~1998まで9回改定) ●積荷の有無別に単価 (1NTあたり) を設定

[2002.10.1~現在]

一般貨物船等の料金体系 (2002~2013まで8回改定)  
●船種別に単価を設定 ●積荷の有無に加え、積載容量帯毎に単価を設定

[2005.5.1~現在]

コンテナ船の料金体系 (2005~2011まで6回改定)  
●船舶積載容量、積荷の有無別に単価 (1TEUあたり) を設定

[2016.4 (予定) ~]

一般貨物船等の料金体系  
●タンカー (ニューパナマックス) について、積荷に係る単価を追加  
●自動車専用船は、貨物積載率を考慮

バルク船の料金体系  
●穀物、石炭、鉄鉱石、その他貨物別に積載重量帯毎に単価 (1DWTあたり) を設定  
●ニューパナマックス級について、さらに積荷に係る単価 (1MTあたり) を追加

その他特別の料金体系  
●LPG船、LNG船に係る単価 (1m<sup>3</sup>あたり)、旅客船に係る料金を設定

コンテナ船の料金体系  
●船舶積載容量に応じ単価を細分化  
●年間取扱個数に応じ単価を最大3US\$割引

図1 通航料金体系の変遷 (パナマ運河拡張後の予定を含む) 出典: パナマ運河通航料に関するパブリックコメント (2015.1) をもとに作成

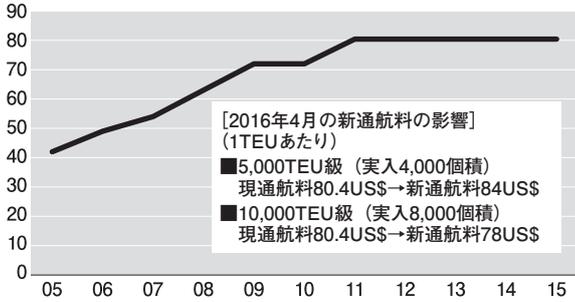


図2 コンテナ船の通航料 (US\$/1TEU)  
資料: パナマ運河庁資料をもとに試算

コンテナ船については、料金単価は船舶の大きさや年間取扱個数に応じて小さくなるように大口割引が考慮されている。

また、バルク船については、積荷の種類毎(穀物、石炭、鉄鉱石、その他)に細分化された上で、載荷重量トン (DWT) あたりの料金単価が設定される。これに加えて、ニューパナマックス船に対しては貨物量 (MT) に応じた料金単価が加算される料金体系になっている。

この他、タンカーや自動車専用船、LPG船などの通航料についても現行とは異なる料金体系が採用されることになっている。

### (3) 運河通航料の改定が輸送コストに与える影響

2015.3に行ったパナマ運河庁へのヒアリングによれば、通航料の料金体系を改定するにあたっては、アジアの海運市場等様々な状況を考慮しており、結果として日本にとって重要なコンテナ船、自動車専用船、LNG船に有利な料金体系となっているのではないかとのことであった。

そこで、パナマ運河の通航料の改定が、輸送コストにどのように影響を与えるのか、ケーススタディとしてコンテナ船について分析してみた。

対象船舶は比較を容易にするため5,000個積船舶 (実入4,000個、空コン1,000個)、10,000個積船舶 (実入8,000個、空コン2,000個) とし、新旧のパナマ運河通航料を適用した場合の料金を比較した (図2枠内記述参照)。5,000個積船舶の場合、コンテナ1個あたりの通航料は、現行80.4US\$に対して、改定後は84US\$に増大する。しかし、10,000個積船舶であれば、通航料は1個あたり78US\$に低減され、さらに当該船舶が

年間45万個を超えて輸送する場合は、年間輸送個数に応じ3段階で割引される。ACPによれば、この大口割引制度の導入は、日本の船社も大きなメリットが期待できるため歓迎しているとの説明であった。

なお、船種によっては、実質的に通航料の値上げが行われるものもあるが、料金体系は全体として船型が大型になるほど割安となるように設定されているため、パナマ運河を通航する船舶の大型化は進んでいくものと予想される。

## World Watching おわりに

ACPのウェブサイトによれば、2016年4月1日から適用される新通航料が公表されていた。パブリックコメントのときよりも旅客船の単価が若干下がっていたが、基本的には変更がなかった。

今般の調査で感じたことは、ACPによる各国機関・船社への細かな配慮と他の輸送ルートとの競合関係を考慮した戦略性が、新通航料の細分化した料金体系に反映されていることだった。

なお、ACPによれば、運河の拡張工事は2015年12月後半または2016年1月初旬には完成し、その後、



拡張工事現場

カーなどをチャーターしてパイロットの運河通航試験運転を行い、同年4月に開通するとのことであった。現地視察した大西洋側新閘門の工事現場 (写真参照) だけを見ても拡張工事が超巨大プロジェクトであることを実感するなか、1年後の供用と、その後の物流の変化を引き続き注視していきたい。

末筆ながら、3月の現地調査にあたっては、在パナマ日本大使館にACPとの調整に支援を頂いた。また、本稿は、同行した港湾局の川原洋係長、清水真行係長の二人に、輸送コストの分析やその他確認等の協力を得て完成することができた。ここに謝意を表したい。