

# World Watching 233

ワールド・ウォッチング



河内 昭徳

在パナマ日本国大使館  
一等書記官



## はじめに

パナマ運河はアメリカ大陸の陸地で最も狭小な部分に建設された世界の海上輸送路の要衝である。パナマ運河を利用する航路は無数にあるが、最近では北米産LNGのアジアへの輸送も増加し、パナマ運河の利用が不可欠であることから、我が国にとってはエネルギー安全保障の観点からも重要な存在となっている。



## パナマ運河の概要

パナマ運河は、運河内の航路と両洋（太平洋及び大西洋）との水位差を閘門方式で解消する方法を採用しており、運河に進入した船舶は閘門を通過するごとに高度を上げ、海拔約26mの人工湖ガトゥン湖を通過して反対側の閘門に達し、再び閘門を通過することで高度を下げて運河を抜ける。この間、所要時間は8～10時間である。

なお、太平洋側の閘門の北側（運河内）には「クレブラカット」という航路の狭小部があり、ここでは大型船の行き交いができない。パナマ運河の運用は、早朝に両洋側から船舶を運河内に進入させ、夕方頃に反対側の海に抜けさせるというものであるが、大西洋側から進入した船舶



# パナマ運河 利用状況と通航料の 最新動向



ネオパナマックス船が第三閘門を通航する様子<sup>1)</sup>

は、太平洋側から進入してきた船舶がクレブラカットを通過するのを待ってからでないといくとクレブラカットに進入できない。このような制約もあり、2016年6月に運用が開始された第三閘門も通航予約枠は8隻/日と限定的である。



## パナマ運河の利用状況

図1のとおり、2017年度（2016年10月～2017年9月）以降、通航隻数全体は微増であるものの、ネオパナマックス船<sup>1)</sup>の通航隻数は増加し、通過貨物量も着実に増加している。また、図2のとおり、コンテナ船はパナマックス船<sup>2)</sup>の通航隻数が減少する一方でネオパナマックス船の通航隻数が増加し、大型化の傾向が顕著といえる。さらに、LPG船やLNG船等のエネルギー関係の船舶についてもネオパナマックス船

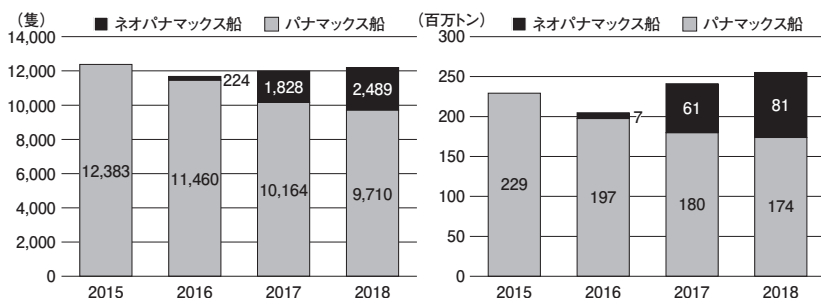


図1 パナマ運河の通航隻数の推移 (左) と通過貨物量の推移 (右) <sup>1) 2)</sup>

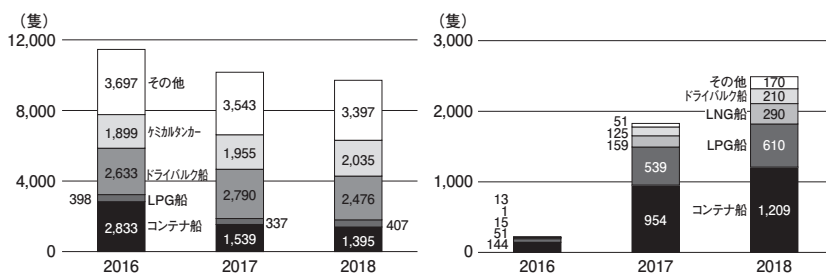


図2 船種別の利用状況の推移 (左: パナマックス船、右: ネオパナマックス船) <sup>1) 2)</sup>

船種	改訂内容 (当初案)	閣議決定時の修正内容
コンテナ船	当該通航船舶の容積 (TEU) に乗じられる単価を一律に3ドル割引するこれまでのロイヤリティ・プログラム (当該コンテナ船を運航する海運会社による直近1年間の利用 (年間通算容積) が150万TEUを超過する場合に適用) に加え、200万TEUを超過する場合 (3.25ドル割引) 及び300万TEUを超過する場合 (5ドル割引) に細分化した割引制度を新設。	修正無し。
タンカー、ケミカルタンカー、LPG船、LNG船	8-15%程度の値上げ。 LPG船の場合、ネオパナマックス級に対する値上げ幅が大きい。	適用開始時期を2020年4月1日に延期。
自動車船、RoRo船	10%程度の値上げ。 ネオパナマックス級に対する値上げ幅率が大きい (パナマックス船の値上げ率: 約5%、ネオパナマックス船の値上げ率: 約15%)。	適用開始時期を2020年4月1日に延期。 ネオパナマックス船の値上げ率を15%から12%に緩和。
バルク貨物船	パナマックス級に対する変更は軽微。 ネオパナマックス級の鉄鉱石船の単価を其他バルク貨物船の単価と同水準まで引き上げ (空荷通航時は大幅に変更無し)。	適用開始時期を2020年4月1日に延期。
客船	課金方法を、従来の客室数を基に計算するものから乗客定員数を基に計算するものに変更等。	当初案を破棄し、従来の計算方法を継続して使用。

表1 今回の通航料改訂の主な内容<sup>1) 2)</sup>

の利用が着実に増加していることが分かる。

これらネオパナマックス船による利用の増加は、パナマ運河川の通航料収入の増加をもたらしており、2016年度の19.3億ドルに対して、翌年度以降は22.4億ドル、23.3億ドルと大幅に増加している。また、国庫納付されることとなっている運河川の収益も同様に、2016年度の10.1億ドルから16.5億ドル、17.0億ドルと大幅に増加している。



## パナマ運河の通航料改訂

### (1) 前回 (2017年10月適用) 改訂の概要

1999年12月31日に米国からパナマに運河が返還されて以降、パナマ運河川はパナマにとってのメリットを最大化することを目的に、数次に巨額通航料の改訂を行ってきた。2017年10月の通航料改訂は、拡張パナマ運河の運用開始以降初めての改訂で、2017年6月1日にパナマ運河川より改訂案が公表され、4か月後の10月1日より施行された。

主な改訂内容は、①海運市況が低迷するコンテナ船には往復利用の際の割引料金を適用する一方、②LPG船及びLNG船の通航料は、それぞれ15～50%程度及び15%程度値上げするというものであった。図2のとおり、コンテナ船はパナマ運河の最大の顧客であるため、パナマ運河川も値上げはしづらい。一方で、LPG及びLNGの輸送は好調であり、また、パナマ運河を利用する主要な航路は米国東岸-東アジア航路等限定的であるため、比較的他の航路と競合する可能性は小さい。実際、図2を見る限り、LPG船及びLNG船の通航隻数は本改訂以降も減少せず、むしろ増加している。

### (2) 今回 (2020年1月適用) 改訂案の概要

今回の改訂は、2019年6月14日に改訂案が公表され、施行日は、国際海事機関 (IMO) によるSOx規制 (船舶の燃料油硫黄分濃度を、これまでの3.5%以下から0.5%以下に抑制強化するための規制) の施行日と同じ2020年1月1日に設定された。このSOx規制への対応として、多くの船会社が従来の燃料油より割高となる低硫黄燃料油の使用を検討していることから、より遠回りとなる他航路は選択されにくくなるため、パナマ運河川にとっては値上げの絶好のタイミングであると思慮される。

主な改訂の内容は、表1のとおり、①コンテナ船に対する優遇の強化及び②他船種に対する値上げであり、

基本的には前回とほぼ同じ構図である。しかし、①の効果に限定的であると考えられる一方で、前回と比べて②の対象船種が多いことから、前回より値上げ感の強い改訂といえる。特に、コンテナ船を除き好調な利用を見せるネオパナマックス級の船舶に対する値上げという側面が強く、通航料収入の増大に直結する改訂を目指したものと考えられる。なお、ネオパナマックス級コンテナ船の通航隻数は増加傾向にある一方で、第一、第二閘門を通過するパナマックス級コンテナ船は減少傾向にあり、その減少に対しどのような対策を講じるのか、今後のパナマ運河川の動向が注目される。



## おわりに

パナマ運河の1回当たりの通航料が、最大で百万ドルを越すケースもあり、とかく悪い意味で注目されがちである。一方で、パナマが地の利を生かした政策を有することは当然のことであり、利用国である日本としてはこのことを冷静に捉える必要がある。前回改訂以降、船会社が荷主と運賃調整を行うために必要な期間を確保できるよう改訂案の公表を早めるよう、日本は官民で連携して数次の対話をパナマ運河川との間で行ってきた。今回の改訂においては、パナマ運河川としても可能な範囲で最大限の期間を設けて改訂案を公表する等これまでの日本の希望に沿った対応も示しており、また、本稿の校正段階である9月には、当初の改訂案を修正して適用する旨の閣議決定がなされた。同修正の内容は表1にも追記したが、海運会社等の利用者にとって大きなメリットがあり、これまでの対話の成果が出たものと考えられる。

現在、パナマ運河は水不足の問題に直面し、通航する船舶に喫水制限を課す状況となっている。日本としては、通航料等に係る意見交換のみならず、このような問題に対する協力の可能性を検討するためにも、引き続き官民の対話を通じてパナマ運河川との密な関係を維持していくことが重要であると考えている。

※本稿の内容は個人の見解であり、組織の見解を表すものではありません。

[注] 本稿における船型の定義は下記の通りである。

- 1) ネオパナマックス船: 第一、第二閘門の通航ができず、第三閘門の通航が可能な全ての船舶
- 2) パナマックス船: 第一、第二閘門の通航が可能な全ての船舶