

パナマ運河通航料と北米東岸向けコンテナ輸送

掲載誌・掲載年月：日刊 CARGO 1401

日本海事センター企画研究部

研究員 松田 琢磨

はじめに

パナマ運河は北米航路においても東岸向けの重要ルートの一つであるが、近年においてはパナマ運河通航料の値上げが相次いで行われ、海運企業にとっての負担が大きくなってきている。また、パナマ運河通航料の値上げがパナマ側にとっても良い結果とならない可能性を示唆する分析結果も得られている。今回の記事ではこのような状況について、北米東岸向けコンテナ輸送の動向とパナマ運河の通航料の動向を中心に説明することとしたい。

北米東岸向けコンテナ航路のルート

アジアから北米東岸の各港へコンテナ貨物を運ぶ場合、①パナマ運河経由で直接ニューヨークやサバンナなど東海岸の港に荷揚げするルート（パナマ運河経由）と②ロサンゼルスやシアトルなど西海岸の港でコンテナを鉄道やトラックに積み換えて東海岸まで輸送を行うルート（ミニランドブリッジ）がこれまで多く用いられてきた。

パナマ運河経由に比べるとミニランドブリッジでは到着までの時間が短いことが利点で、10日から2週間弱早くなる。しかしながら鉄道やトラックを利用する分だけ運賃が高くなる。また、西海岸での積み替えがあるため、荷主が積み替えによるカーゴダメージを危惧する場合には回避される。

ただし多くの場合、ルート選択にあたっては、時間と運賃のうちいずれを重視するかが主要な判断材料になる。たとえば輸送する品目が価格の低いもので、荷受人に早く引き渡されることがあまり重視されない場合は、運賃の比較的低いパナマ運河経由が選ばれる傾向にあり、逆に商品の価格が高い場合は、決済が早く行われるかどうかによって荷主のキャッシュフローが大きく影響を受けるため、ミニランドブリッジが好まれる傾向にあると言えよう。

パナマ運河経由ルートとスエズ運河経由ルート

近年は上記二つのルートに加えて③スエズ運河から地中海・大西洋を経由するルート（スエズ運河経由）でもコンテナ貨物が運ばれるようになってきている。英国の調査会社ドゥルーリーによると、08年第3四半期時点でアジア・北米東岸間でのスエズ運河経由の配船船腹量は15.4%であったが、5年後の13年第3四半期には35.4%まで上昇している。5年間の配船船腹量の増加量を見てもパナマ運河経由は0.9万TEUであった

が、スエズ運河経由は 3.7 万 TEU であり、この期間で新規に増加した東海岸向けの配船船腹量の 4 分の 3 をスエズ運河経由が占めており、かなりの割合でスエズ・シフトが進んでいることが窺える。

スエズ運河経由ルートはアジアにおける生産拠点としてのチャイナプラスワンの動きと連動した積出港の南下や後述するパナマ運河通航料の相次ぐ値上げもあって競合経路としてクローズアップされてきた。アジアから米国東海岸へ向かう場合、中国では深圳から西南の地域、ベトナムやタイ、フィリピンなどからはパナマ運河経由に比べてスエズ運河経由でも所要日数が変わらないためである。

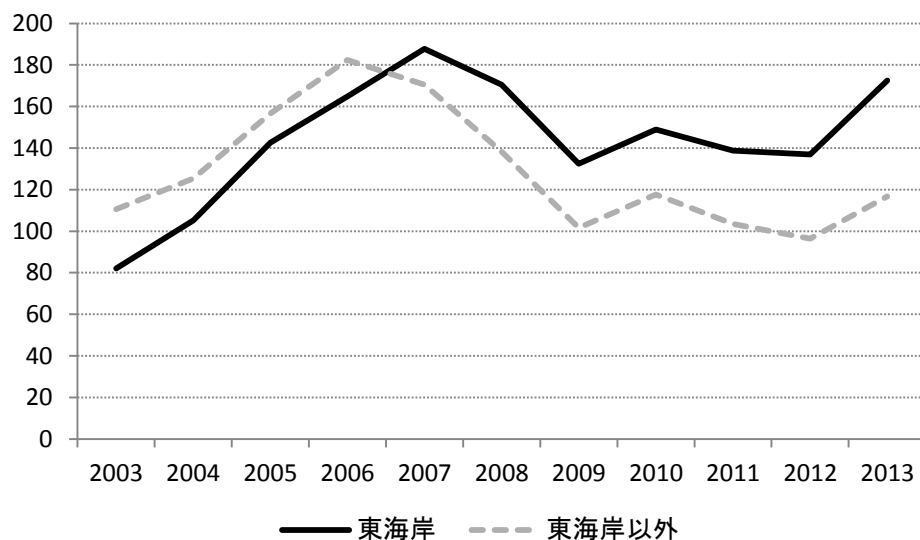
実際、スエズ運河経由の利用比率は北東アジアや中国よりも東南アジアで高くなっている傾向が見られている。柴崎隆一氏（(一財) 国際臨海開発研究センター）の 12 年の論文によれば、10 年 5 月時点で、北東アジアから北米東岸に向かう航路ではスエズ運河経由がほとんど見られていないものの、中国発では北米東岸向けで 21 - 36%、北米ガルフ地域向けで 21%がスエズ運河経由であり、東南アジア発では北米東岸向けで 86 - 100%、北米ガルフ地域向けで 74%にのぼっていることが示されている。

パナマ運河と比べて大型の船舶を使えることや欧州や北アフリカの貨物を取り扱えることもスエズ運河経由の利点である。13 年 11 月に日本郵船調査グループが発表した「世界のコンテナ輸送と就航状況」によると、13 年 6 月時点におけるアジアから北米東岸向け航路の平均船型はパナマ運河経由が 4,519TEU であったのに対し、スエズ運河経由では 7,383TEU と約 1.6 倍の大きさとなっている。

アジア発米国向けコンテナ貨物の地域別輸送動向

アジア 18 か国から米国東海岸沿岸各州向けの貨物は、Zepol™TradeIQ™によると 03 年から 07 年まで平均 16.8%で増加してきたが、08、09 年と急減した。その後あまり変わらない水準で推移したが、13 年は前年比 24.1%と大幅な回復を見せている。

このような推移を見せるなか、アジアから米国東海岸沿岸各州へ運ばれるコンテナ貨物の荷揚げ港としての東海岸の港利用比率は 03 年では 42.6%であったが、13 年には 59.6%まで上昇している（図 1 参照）。これは近年においてミニランドブリッジより海上輸送の利用比率が上昇していることを示しているが、スエズ・シフトが起こっていることを考慮すると、その上昇はスエズ運河経由の利用比率の上昇によって起きているものと考えられる。



データ出所：Zepol”TradeIQ”

図1：アジア18か国から米国東海岸沿岸各州向けコンテナ貨物量の推移

パナマ運河通航料の推移

スエズ・シフトが進行している理由の一つは先にも触れたとおり、パナマ運河通航料の値上げが繰り返し起きていることである。コンテナ船の通航料については、05年から11年の間に95.2%（年当たり11.8%）にのぼる値上げが行われており、TEU当たりの通航料は05年には42ドルであったが、11年には82ドルとなった。船舶1隻当たりの支払通航料（11年ベース）は、5,000TEUの船舶の場合、消席率が100%であれば41万ドル（日本円で3,272.6万円、79.82円/ドルで計算）になる。なお、日本船社による12年4月から13年3月までのコンテナ船の通航料支払総額は8,975.3万米ドル（日本円で71.6億円）であり、通航隻数は209隻（日本船主協会「運河通航実態調査」）であるため、1隻当たり42.9万ドル（日本円で3,427.8万円）の通航料を支払った計算となる。

コンテナ船のTEU当たり通航料を比較するため、スエズ運河のコンテナ船のTEU当たりの通航料をみてみよう。05年には5,000TEUの船舶で50.6ドル、8,000TEUの船舶で43.6ドルであったが、13年にはそれぞれ60.2ドル、51.3ドルとなっている。05年から13年までの間に5,000TEUの船舶で18.9%（年当たり2.2%）、8,000TEUの船舶では17.5%（年当たり2.0%）の上昇である。1隻当たり支払通航料（13年ベース）は5,000TEUの船舶の場合30.4万ドル（日本円で2,426.7万円）、8,000TEUの船舶の場合41.5万ドル（同3,309.6万円）ということになる。

コンテナ船のTEU当たりの通航料を比較すると、05年まではスエズ運河がパナマ運河を上回っていたが、その後パナマ運河の通航料が何度も引き上げられ、08年以降は逆転してスエズ運河の通航料を上回る状況となっていることがわかる（図2参照）。

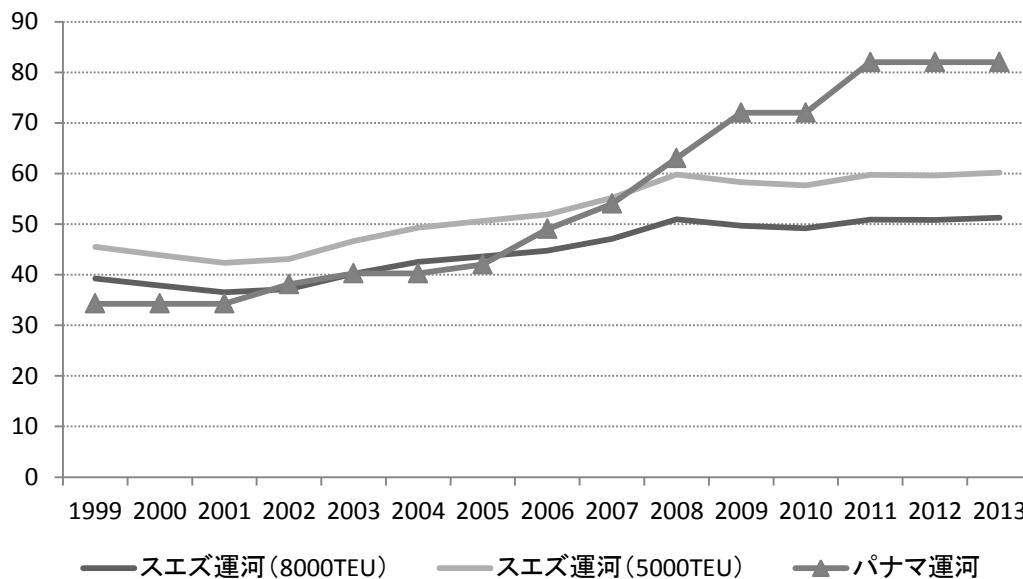


図 2: パナマ運河、スエズ運河の TEU 当たりコンテナ船通航料 (1999-2013 年、単位:米ドル/TEU)
 データ出所: パナマ運河庁、スエズ運河庁および IMF ウェブサイト
 ※2005 年以前のパナマ運河の通航料は 13.6PC/UMS=1TEU で計算
 ※スエズ運河通航料はコンテナ船の消席率が 100%であることを仮定して計算。

なお、12 年におけるパナマ運河通航料の全収入は 18.5 億ドル (約 1,478.6 億円) にのぼるが、船種別にみるとコンテナ船からの通航料収入が最も多く、9.6 億ドル (約 766.1 億円) と 51.9% を占めている。コンテナ貨物のうち 39.8% (重量ベース) はアジアと北米東岸を結ぶ航路が占めており、パナマ運河通航料収入のかなりの部分がアジア発北米東岸向けのコンテナ船によって支払われている。

パナマ運河通航料値上げの影響

日本海事センターにおいて日本商船隊のパナマ運河への通航量とパナマ運河、スエズ運河の通航料のデータを用いて回帰分析を行ったところ、パナマ運河の通航料値上げがパナマ運河の通航量を減らしている可能性が示唆された。説明変数としてはスエズ運河およびパナマ運河のコンテナ船通航料と海運ブームの時期であることを示すダミー変数を用いている。被説明変数は日本商船隊によるパナマ運河通航載貨物重量トンである。ただし、データの制約のためコンテナ以外の船舶も含まれている。

この分析の結果、パナマ運河の通航料と日本商船隊のパナマ運河通航量との間には高い負の相関があり、パナマ運河の通航料が 10% 上昇した場合、日本商船隊によるパナマ運河通航量が 11.1% 減少することが示された。このことは、パナマ運河の通航料が上がると、日本商船隊のパナマ運河の通航量が減少し、それによって得られる通航料収入も減少することを意味している。この分析結果はこれまでの状況を前提とする限り、通

航料の値上げはパナマ側にとっても良い結果とならないことを示唆するものと言え、パナマ運河の通航料値上げが北米東岸向けのコンテナ貨物輸送についてもスエズ・シフトをもたらす可能性がある。

まとめ

パナマ運河は太平洋と大西洋を連絡し、アジアと北米を結ぶ重要なルートであることはあらためて強調するまでもない。しかしながら 05 年から 11 年の間にコンテナ船で通航料の 2 倍近い上昇が見られたように、パナマ政府によって相次いで値上げが行われているうえ、アジアにおける生産拠点の南下や、利用できる船型の制限もあり、近年ではパナマ運河経路を選ぶインセンティブを損なう状況が生じている。

運河を通航する中でも主要な船種の一つであるコンテナ船ではスエズ運河経路の輸送量が増えている傾向が明確に見られている。北米往航のコンテナ貨物は増加基調を続けているが、消費地に近い東海岸の港湾を利用して貨物を揚げる比率が上がっている。東海岸港湾の利用比率の上昇は、13 年 4 月からマースクが北米東岸向けの航路をすべてスエズ経路にしたことにも見られるようにスエズ運河経路の航路が増えたこと、それを通じて東海岸港湾を利用したコンテナ貨物の量が増えたことによって起こっていると考えられる。

日本商船隊についてパナマ運河通航料がパナマ運河の利用量に与える影響について分析したところ、パナマ運河通航料が 10% 増えるとパナマ運河利用量が 11.1% 減少し、日本船社からの通航料収入はかえって減少するという結果となった。つまり、このような状況の下での通航料の値上げは、パナマ政府にとっても望ましい結果とならない。

なお、現在、筆者が所属する日本海事センターでは、パナマ運河の拡張が海運や物流に与える影響について調査研究を進めている。今回の記事はその一部を報告するものであり、今後も海外調査などの進展を踏まえて報告を行っていく予定である。

以 上