

## パナマ運河は利用増加傾向続くも、スエズ運河は減少 ー運河通航船実態調査結果ー

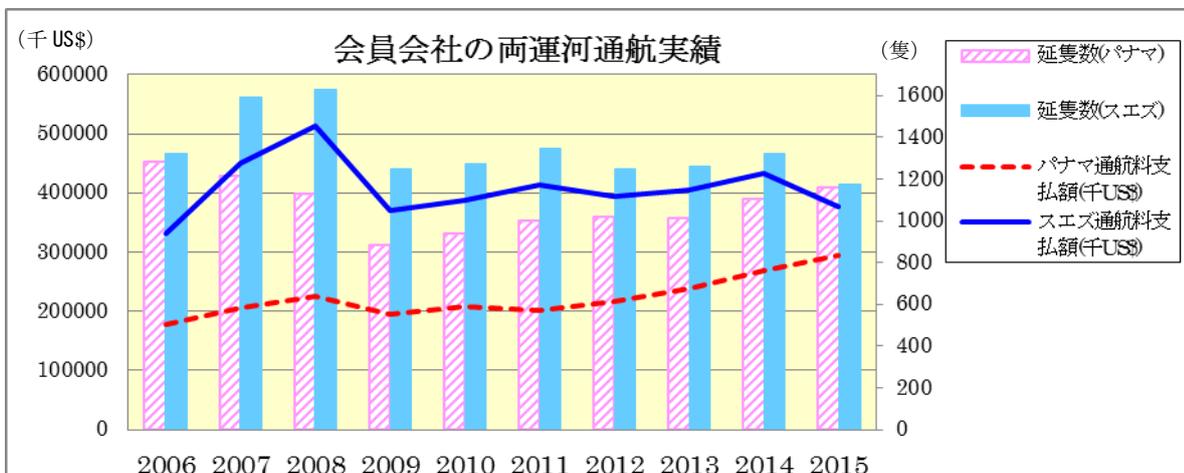
当協会は、毎年会員各社の運航船舶（外国用船を含む）について、パナマ・スエズ両運河に係る通航実績調査を実施しており、今般その結果がまとまった。

調査対象期間は、パナマ運河については2015年4月1日より2016年3月31日、スエズ運河については2015年1月1日より同年12月31日までとした(統計の連続性上)。

なお、通航料については用船契約によって用船者等が支払う場合があることから、運河トン数や通航料が不明の例があったため、表中の実績は、調査回答船社が確認できる範囲で集計したものである。

調査の結果、当協会会員会社の運河通航料支払額は、パナマ運河は通航隻数・トン数の増加により前年比約10.0%増（米ドルベース）、一方スエズ運河は、通航船の減少により、同約13.2%減（米ドルベース）となった。

概要は以下のとおりである。



注)通航料不明や概算等があるため、グラフ中の隻数と通航料総額は対応していない

\*\*\*\*\*

### <パナマ運河>

#### a. 通航実績

パナマ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で1社増の18社となり、利用隻数(延べ)については54隻増(2015年:1,160隻/2014年:1,106隻)となった。G/Tベース・D/Wベースではそれぞれ52,656千G/T(2014年:48,856千G/T)、44,904千D/W(2014年:44,540千D/W)となった。

## b. 通航料支払実績(確認分)

コンテナ船以外の料率の基本となる通航船舶トン数(PC/UMS：Panama Canal/ Universal Measurement System※1) ベースでは30,642千トンとなり、コンテナ船のベースとなるTEUは1,269千TEUとなった。この結果、全体の通航料は前年(268,615千米ドル、概算値含む)比から約10.0%増の295,525千米ドルの増加となった。

### a. パナマ運河通航実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W
2006	18	1,284	55,484	42,608
2007	18	1,216	52,405	43,064
2008	19	1,129	48,952	45,087
2009	17	887	40,632	38,385
2010	17	940	40,263	36,866
2011	15	1,003	42,317	41,056
2012	18	1,016	43,368	41,084
2013	16	1,011	44,727	40,934
2014	17	1,106	48,856	44,540
2015	18	1,160	52,656	44,904

### b. パナマ運河通航料支払実績(確認分)推移

年度	延隻数	延千 PC/UMS	延千 TEU	通航料	
				千 USドル	億円(参考)
2006	1,284	51,111	-	178,590	209
2007	1,211	34,692	1,127	204,925	227
2008	1,100	28,442	1,123	224,246	225
2009	887	29,234	1,170	195,781	181
2010	940	27,154	1,019	207,716	177
2011	878	26,570	921	202,102	160
2012	871	27,359	965	216,335	180
2013	945	27,150	1,001	237,844	239
2014	1,088	30,038	1,301	268,615	297
2015	1,160	30,642	1,269	295,525	355

注 1) 上記表bの「延隻数」は、支払通航料の確認ができた隻数であるため、表a記載の「延隻数」とは数値が異なる年度がある。

注 2) 2015年の通航料の円換算率は、2015年4月～2016年3月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=120.03円を採った。

注 3) 2005年5月より、コンテナ船に対する通航料は、TEU当たりの料金とする課徴方式に変更となったため、2007年度調査から延 PC/UMSにはコンテナ船の分を含まないこととした。

注 4) 通航料については概算値含む。不明運河トンについては0とカウントし、延隻数・通航料も除外。

### c. 船種別内訳 (2015. 4. 1~2016. 3. 31)

船種別延隻数・増加数ともに、自動車専用船がもっとも多く401隻→446隻(約11.2%増)に上昇した。それに伴い、通航料も自動車専用船が前年度比約13.9%の増加(2015年:120,739千ドル/2014年:106,038千ドル)となった。概算値や不明運河トン等数値の加除につき単純比較は難しいが、昨年と比べ隻数・通航料ともに微増となった。

#### c-1. 船種別通航実績内訳

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W
タンカー	2	12	341	569
ケミカルタンカー	4	59	1,259	2,047
L P G 船	0	0	0	0
バルクキャリアー	11	332	9,959	17,344
自動車専用船/RORO船	5	446	25,489	8,225
コンテナ船	3	274	14,821	15,523
一般貨物船	2	36	737	1,196
旅客船	1	1	50	0
その他船舶	0	0	0	0
合計	18	1,160	52,656	44,904

#### c-2. 船種別通航料支払実績(確認分)内訳

(通航料=千USドル)

船種	延隻数	延千PC/UMS	延千TEU	通航料
タンカー	12	284	—	1,379
ケミカルタンカー	59	1,053	—	6,249
L P G 船	0	0	—	0
バルクキャリアー	332	8,033	—	45,218
自動車専用船/RORO船	446	20,533	—	120,739
コンテナ船	274	—	1,269	118,231
一般貨物船	36	698	—	3,489
旅客船	1	41	—	220
その他船舶	0	0	—	0
合計	1,160	30,642	1,269	295,525

注)通航料については概算値含む。不明運河トンについては0とカウントし、延隻数・通航料も除外。

なおパナマ運河全体では、同運河庁発表の2015年度実績によると前年度に比べて通航船舶は増加(前年度比2.9%増)、通航船舶トン数PC/UMSも前年度比4.3%増となった。また、通航収入についても前年度比4.4%増の1,994百万ドルだった。

## <スエズ運河>

### d. 通航実績

スエズ運河の利用状況は、通航船社数は前年比1社増の14社となり、利用隻数(延べ)は1,172隻(2014年：1,320隻)と減少、G/Tベースでも84,711千G/T、D/Wベースは63,559千D/Wと、ともに前年より減少した。

### e. 通航料支払実績(確認分)

料率の基本となるスエズ運河トン数(SCNT：SUEZ Canal Net Tonnage※2)ベースでは、66,548千トンとなり、この結果、全体の通航料は前年(2014年：432,862千ドル)比約13.2%減の375,905千ドルとなった。

### d.スエズ運河通航実績推移

年度	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W
2006	16	1,322	61,426	52,359
2007	21	1,595	85,595	77,905
2008	22	1,626	91,830	81,048
2009	13	1,248	74,905	64,440
2010	11	1,272	76,517	61,239
2011	9	1,349	87,782	73,878
2012	12	1,246	82,951	69,176
2013	10	1,261	82,520	69,123
2014	13	1,320	89,047	75,644
2015	14	1,172	84,711	63,559

### e.スエズ運河通航料支払実績(確認分)推移

年度	延隻数	延千 SCNT	通航料	
			千 USドル	億円(参考)
2006	1,322	57,929	330,653	385
2007	1,574	81,839	449,637	530
2008	1,620	90,906	514,002	532
2009	1,149	61,552	370,759	342
2010	1,174	64,831	386,848	338
2011	1,199	66,206	414,365	330
2012	1,101	61,962	395,163	316
2013	1,092	64,006	404,178	395
2014	1,147	71,667	432,862	461
2015	1,037	66,548	375,905	455

注1)上記表 e.の「延隻数」は、支払通航料の確認ができた隻数であるため、表 d.記載の「延隻数」とは数値が異なる年度がある。  
注2)2015年の通航料の円換算率は、2015年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=120.98円を採った。

注 3) 通航料については概算値含む。不明運河トンについては 0 とカウントし、延隻数・通航料も除外。

#### f. 船種別内訳 (2015. 1. 1～2015. 12. 31)

船種別でみると、延隻数では、コンテナ船が 529 隻→442 隻と約 16.4%減、自動車専用船は 378 隻→369 隻で約 2.4%減となった。その結果、通航料もコンテナ船が約 15.3%減(2015 年：233,191 千ドル/2014 年：275,157 千ドル)、自動車専用船が約 9.8%減(2015 年：109,435 千ドル/2014 年：121,280 千ドル)となった。

##### f-1. 船種別通航実績内訳

船 種	社 数	延隻数	延千G/T	延千D/W
タンカー	4	17	1,485	2,502
ケミカルタンカー	4	206	3,183	5,382
LPG 船	0	0	0	0
LNG 船	2	79	9,043	6,480
バルクキャリアー	7	39	2,092	3,934
自動車専用船/RORO 船	6	369	21,300	6,952
コンテナ船	3	442	47,224	37,811
一般貨物船	1	19	334	498
旅客船	1	1	50	0
その他船舶	0	0	0	0
合 計	14	1,172	84,711	63,559

注) 社数合計の 14 は、調査期間中にスエズ運河を通航した会員船社数の合計であり、船種別の社数の合計とは一致しない。

##### f-2. 船種別通航料支払実績 (確認分) 内訳

(通航料=千 USドル)

船 種	延隻数	延千 SCNT	通航料
タンカー	0	0	0
ケミカルタンカー	197	2,761	24,888
LPG 船	0	0	0
LNG 船	0	0	0
バルクキャリアー	34	1,725	8,391
自動車専用船/RORO 船	364	21,465	109,435
コンテナ船	442	40,597	233,191
一般貨物船	0	0	0
旅客船	0	0	0
その他船舶	0	0	0
合 計	1,037	66,548	375,905

注1) 上記表 f-2 の「延隻数」は、支払通航料の確認ができた隻数であるため、表 f-1. 記載の「延隻数」とは数値が異なる。

注 2) 通航料不明分については 0 とカウントし、延隻数・運河トンも除外。

なおスエズ運河全体では、同運河庁発表の2015年実績によると隻数・運河トンともに増加(前年度比2.0%増・3.7%増)、当局によればタンカー、LNG、一般貨物船、コンテナ船、Ro-Ro船、旅客船のトン数の増加によるものと見られている。

※1 PC/UMS(The Panama Canal/Universal Measurement System) :

1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約をベースに算出されたパナマ運河庁が1994年より採用している船舶容積の測定方法。

※2 SCNT(SUEZ Canal Net Tonnage) :

純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独特のもの。