

パナマ、スエズ両運河ともに通航料が増加

—当協会会員の運河通航船実態調査結果—

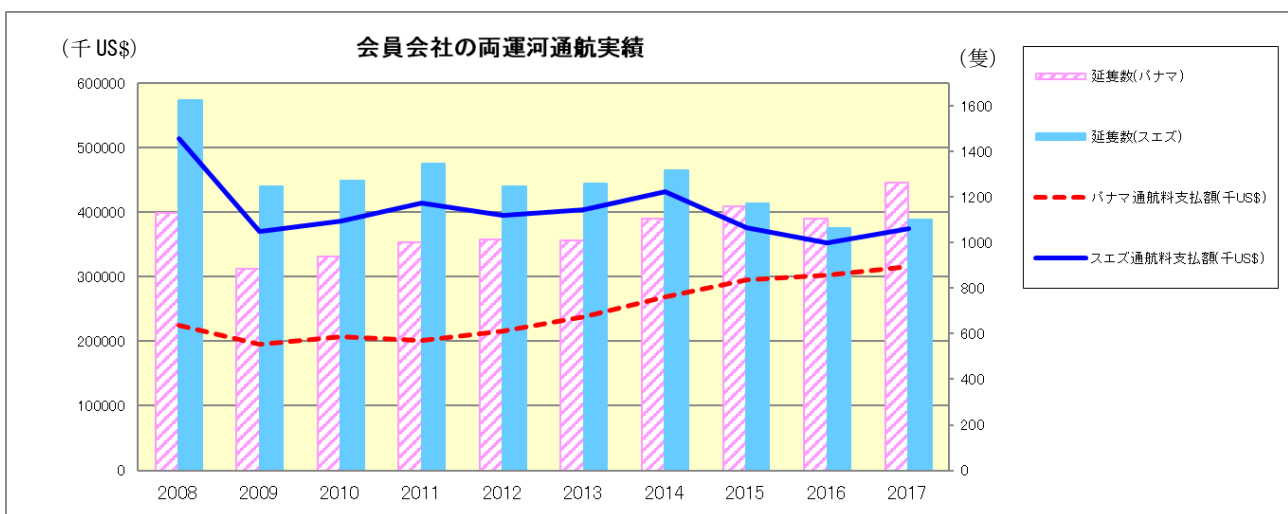
当協会は、毎年会員各社の運航船舶（外国用船を含む）について、パナマ・スエズ両運河に係る通航実績調査を実施しており、今般その結果をまとめた。

調査対象期間は、パナマ運河については2017年4月1日より2018年3月31日、スエズ運河については2017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）。パナマ運河では2016年6月26日に新開門が開通したことから、同運河に関しては前回の2017年度調査より新旧開門別にデータを取りまとめている。

なお、通航料については用船契約によっては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、パナマ運河については2011年以降、6年連続の増加となり、通航隻数増も相まって前年度比約4.2%増（米ドルベース）となった。一方スエズ運河についても、通航隻数、トン数ともに3年ぶりに増加に転じ、通航料支払額は約6.5%増となった。

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、2016年6月に運用を開始した新開門、旧開門合わせた通航船社数が前年度と変わらず17社、利用隻数(延べ)については163隻増の1,267隻となった（内訳は新開門が266隻、旧開門が1,001隻）。G/Tベース・D/Wベースではそれぞれ63,706千G/T(2016年：55,203千G/T)、52,173千D/W(2016年：46,207千D/W)となった。

b. 通航料支払実績(確認分)

コンテナ船、LPG/LNG 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 31,898 千トン (2016 年比 4,485 千トン増) となり、コンテナ船のベースとなる TEU は 1,820 千 TEU (2016 年比 217 千 TEU 増) となった。また、LPG/LNG 船の料率の基本となる輸送量 (立方メートル (M3)) は 4,505 千 M3 (2016 年比 2,663 千 M3 増) となった。この結果、全体の通航料は前年 (303,478 千米ドル、概算値含む) 比約 4.2%増の 316,329 千米ドルとなった。

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
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
2016	17	1,104	55,203	46,207
2017	17	1,267	63,706	52,173

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	延千 M3	通航料	
					千 USドル	億円(参考)
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
2016	1,027	27,413	1,603	1,842	303,478	336
2017	1,107	31,898	1,820	4,505	316,329	350

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。

注 2) 2017 年の通航料の円換算率は、2017 年 4 月～2018 年 3 月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=110.66 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。また、2016 年 4 月より、LPG/LNG 船に対する通航料が、M3 当たりの料金とする課徴方式に変更となったため、延 PC/UMS には LPG/LNG 船の分を含まないこととした。

注 4) 通航料は概算値を含む。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・M3 も除外。

c. 船種別内訳（2017. 4. 1～2018. 3. 31）

船種別延隻数は自動車専用船（RORO 船を含む）および LPG 船がそれぞれ 2016 年度の 350 隻から 440 隻（約 25.7%増）、68 隻から 97 隻（約 42.6%増）と大幅に増加した。新開門の供用開始後、自動車専用船のほとんどは旧開門を通航する一方、LPG 船は約 8 割が新開門を通航している。また、新開門開通後に通航が可能となった LNG 船は 4 隻（2016 年度：2 隻）が通航し、2018 年以降の北米産 LNG の積み出し本格化に伴い、今後も通航拡大が予想される。例年通航料支払額の約半分を占めるコンテナ船に関しては、通航隻数は微増、通航 TEU は 1 割強の増、通航料は横這いとの結果（2017 年度：280 隻/1,820 千 TEU/148 百万米ドル、2016 年度：273 隻/1,603 千 TEU/149 百万米ドル）となり、新開門開通による船型大型化と料金割引制度の新設（2017 年 10 月）による通航料抑制の影響を受けたものと思われる。その他、タンカー、ケミカルタンカー、バルクキャリアーとも通航数は前年度比 1～2 割程度増加しており、全体の通航隻数の増加（2017 年度：1,267 隻、2016 年度 1,104 隻）に寄与した。

c-1. 船種別通航実績内訳【新・旧開門合計】

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W
タンカー	2	13	386	626
ケミカルタンカー	6	93	2,206	3,640
L P G 船	5	97	4,336	4,657
L N G 船	3	4	482	154
バルクキャリアー	11	315	10,098	17,516
自動車専用船/RORO船	4	440	25,288	8,329
コンテナ船	3	280	20,425	16,599
一般貨物船	1	22	330	485
旅客船	0	0	0	0
その他船舶	1	3	155	168
合計	17	1,267	63,706	52,173

注)社数合計の 17 は、調査期間中にパナマ運河(新旧両開門)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。

c-2. 船種別通航料支払実績(確認分)内訳【新・旧開門合計】

(通航料=千 USドル)

船種	延隻数	延千 PC/UMS	延千 TEU	延千 M3	通航料
タンカー	13	320	—	—	1,496
ケミカルタンカー	80	1,541	—	—	9,455
L P G 船	50	—	—	4,052	11,300
L N G 船	4	—	—	453	1,340
バルクキャリアー	237	6,450	—	—	32,407
自動車専用船/RORO船	440	23,441	—	—	111,921
コンテナ船	280	—	1,820	—	147,864
一般貨物船	0	0	—	—	0
旅客船	0	0	—	—	0
その他船舶	3	146	—	—	546
合計	1,107	31,898	1,820	4,505	316,329

注 1)通航料は概算値を含む。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・M3 も除外。

注 2)上記表 c-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 c-1 記載の「延隻数」とは数値が異なる。

注 3)コンテナ船、LPG/LNG 船に対する PC/UMS の取り扱いについては表 b. 注 3)ご参照。

c-3.船種別通航実績内訳【新開門通航分】

船種	社数	延隻数	延千G/T	延千D/W
タンカー	0	0	0	0
ケミカルタンカー	0	0	0	0
L P G 船	5	77	3,572	3,669
L N G 船	3	4	482	322
バルクキャリアー	3	6	387	739
自動車専用船/RORO船	2	2	146	41
コンテナ船	3	175	14,709	10,345
一般貨物船	0	0	0	0
旅客船	0	0	0	0
その他船舶	1	2	115	119
合計	7	266	19,411	15,235

注)社数合計の7は、調査期間中にパナマ運河新開門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。

c-4.船種別通航料支払実績(確認分)内訳【新開門通航分】

(通航料=千 USドル)

船種	延隻数	延千 PC/UMS	延千 TEU	延千 M3	通航料
タンカー	0	0	—	—	0
ケミカルタンカー	0	0	—	—	0
L P G 船	50	—	—	4,052	11,300
L N G 船	4	—	—	453	1,340
バルクキャリアー	5	214	—	—	1,048
自動車専用船/RORO船	2	146	—	—	736
コンテナ船	175	—	1,328	—	108,509
一般貨物船	0	0	—	—	0
旅客船	0	0	—	—	0
その他船舶	2	111	—	—	437
合計	238	471	1,328	4,505	123,370

注 1)通航料は概算値を含む。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・M3も除外。

注 2)上記表 c-4.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 c-3.記載の「延隻数」とは数値が異なる。

注 3)コンテナ船、LPG/LNG 船に対する PC/UMS の取り扱いについては表 b. 注 3)ご参照。

c-5.船種別通航実績内訳【旧開門通航分】

船 種	社 数	延隻数	延千G/T	延千D/W
タンカー	2	13	386	626
ケミカルタンカー	6	93	2,206	3,640
L P G 船	1	20	764	988
バルクキャリアー	11	309	9,711	16,777
自動車専用船/RORO船	4	438	25,142	8,287
コンテナ船	3	105	5,716	6,254
一般貨物船	1	22	330	485
旅客船	0	0	0	0
その他船舶	1	1	40	49
合 計	15	1,001	44,295	37,106

注)社数合計の15は、調査期間中にパナマ運河旧開門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。

c-6.船種別通航料支払実績(確認分)内訳【旧開門通航分】

(通航料=千 USドル)

船 種	延隻数	延千 PC/UMS	延千 TEU	延千 M3	通航料
タンカー	13	320	—	—	1,496
ケミカルタンカー	80	1,541	—	—	9,455
L P G 船	0	—	—	0	0
バルクキャリアー	232	6,236	—	—	31,359
自動車専用船/RORO船	438	23,295	—	—	111,185
コンテナ船	105	—	492	—	39,355
一般貨物船	0	0	—	—	0
旅客船	0	0	—	—	0
その他船舶	1	35	—	—	109
合 計	869	31,427	492	0	192,959

注 1)通航料は概算値を含む。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・M3も除外。

注 2)上記表 c-6.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 c-5.記載の「延隻数」とは数値が異なる。

注 3)コンテナ船、LPG に対する PC/UMS の取り扱いについては表 b. 注 3)ご参照。

なおパナマ運河全体では、同運河庁発表の2017年度(2016年10月~2017年9月)実績によると前年度に比べて通航隻数は増加し(前年度比3.3%増)13,548隻、通航船舶トン数PC/UMSも前年度比22.2%増となった。また、通航料収入についても前年度比15.8%増の2,238百万ドルとなった。

<スエズ運河>

d. 通航実績

スエズ運河の利用状況は、通航船社数は前年より1社減の11社となった一方、利用隻数(延べ)は同比44隻増の1,110隻となった。G/Tベースでは80,702千G/T(2016年:77,900千G/T)、D/Wベースが65,774千D/W(2016年:56,839千D/W)となり、2015年以降の減少傾向から増加に転じた。

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、74,513千トンとなり前年より増加した。全体の通航料は前年(2016年:352,215千米ドル)比約6.5%増の375,111千米ドルとなった。

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
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
2016	12	1,066	77,900	56,839
2017	11	1,110	80,702	65,774

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)
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
2016	1,000	68,518	352,215	381
2017	1,045	74,513	375,111	420

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。

注2)2017年の通航料の円換算率は、2017年1月～12月の平均レート(銀行間直物相場)1ドル=111.97円を採った。

注3)通航料は概算値を含む。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。

f. 船種別内訳 (2017. 1. 1～2017. 12. 31)

船種別でみると、例年通航隻数・通航料支払額とも最も多くを占めるコンテナ船に関しては、2016年の383隻、205百万米ドルから417隻、217百万米ドルと夫々8.9%、6.0%増加した。一方、コンテナ船に次ぐ通航実績のある自動車専用船 (RORO 船を含む) については若干減少 (2017年: 350隻/109百万米ドル、2016年: 370隻/113百万米ドル) する結果となった。その他、2016年に大きく実績を落としたタンカーについては、本年はケミカルタンカーと別に集計を開始した2013年以降最高の (2017年: 34隻/7百万米ドル、2016年: 7隻、2015年: 17隻) 実績となった。また、LNG 船の通航は2016年の62隻から29隻の約53.2%減、バルクキャリアーは39隻から44隻の約12.8%増となった。

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	2	34	2,272	3,930
ケミカルタンカー	4	177	2,757	4,605
LPG 船	0	0	0	0
LNG 船	2	29	3,495	2,862
バルクキャリアー	7	44	2,187	4,006
自動車専用船/RORO 船	4	350	20,751	6,802
コンテナ船	3	417	46,283	40,462
一般貨物船	1	10	140	202
旅客船	0	0	0	0
その他船舶	1	49	2,817	2,905
合計	11	1,110	80,702	65,774

注) 社数合計の11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	26	1,339	7,102
ケミカルタンカー	169	2,458	22,895
LPG 船	0	0	0
LNG 船	1	153	717
バルクキャリアー	33	1,763	8,374
自動車専用船/RORO 船	350	20,735	109,184
コンテナ船	417	45,400	217,200
一般貨物船	0	0	0
旅客船	0	0	0
その他船舶	49	2,665	9,639
合計	1,045	74,513	375,111

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) 通航料は概算値を含む。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2017年実績によると隻数・運河トンともに増加 (前年比4.3%増・6.9%増)、それぞれ17,550隻・1,041百万スエズ運河トンとなった。

※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。二重底船の船底にパ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。