

エジプト・スエズ運河の現状と展望

柴崎隆一
SHIBASAKI, Ryuichi

一般財団法人国際臨海開発研究センター国際港湾政策研究所研究主幹

1—スエズ運河の概要

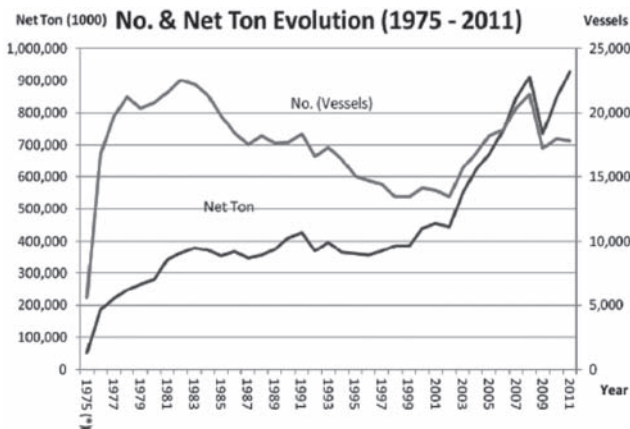
スエズ運河は、地中海と航海を接続することでヨーロッパとアジアを最短で結ぶ全長193.3kmの人工運河であり、2011年の通航実績は17,799隻(9兆2,888億トン)¹⁾と、世界で最も利用される運河の一つである。

1869年にフランス人レセプスの設立したスエズ運河会社により水深8mで開通した運河は、数度の拡張工事を経て、現在では水深24m、幅200m超の巨大運河となっている¹⁾。また、1956年にナセル大統領(当時)により国有化され、その是非を巡って勃発した第2次中東戦争をはじめとして、幾多の戦火をくり抜け、数度にわたる封鎖を経ながら、1975年の再開後は一貫して海運界、および貿易の促進を通じた世界経済の発展に貢献してきた²⁾。

図一に、スエズ運河通航量の推移(隻数,トンベース)を示す。図より、隻数ベースでみると、1980年代に一度ピークを迎えたあと、世界貿易動向の変化(欧州各国における輸入貨物調達先の変化等)や船舶大型化の影響を受けて一度落ち込み、近年になって、80年代ピーク時の水準に再度達しつつあることが読み取れる。一方、トンベースでみると、1990年代の

停滞ののち、2000年代に入り2009年のリーマンショックによる落ち込みまで急激に増加している。これは、中国貨物の増加の影響が大きいと考えられる。また、通航船舶の船種ごとの内訳を表一に示す。表より、隻数・トンベースともに最も大きなシェアを占めるのはコンテナ船であり、次いで、タンカー・LNG・バルク・自動車航送船などとなっている。

スエズ運河全体の地図を図二に示す。地中海側の都市ポート・サイド(Port Said)から、ナイル・デルタとシナイ半島を分断するように南下し、途中ほぼ中間点でスエズ運河庁(SCA)本部のあるイスマイリア(Ismailia)およびチムサー湖(Lake Timsah)を通り、グレートビター湖(Great Bitter Lake)を経て紅海側の都市スエズに至る。スエズ運河の特徴として、海水面(sea-level)の運河であり、途中に閘門(lock)が存在しないことがあげられる。このため、パナマ運河のように閘門のサイズで通行可能な船舶サイズが決定されるわけではなく、運河そのものの水深と幅の組み合わせで通行可能な船舶サイズが決まってくる。このサイズを、スエズ・マックス(suez-max)と言い、現在存世界に在するコンテナ船の100%、バル



■図一1 スエズ運河通航船舶の推移(隻数,トン)¹⁾

■表一 スエズ運河通航船舶の船種別内訳(2011年)

Ship Type (船種)	隻数	シェア	純トン (1,000トン)	シェア
タンカー	3,509	19.7%	115,127	12.4%
LNG	1,083	6.1%	121,831	13.1%
バルクキャリア	2,601	14.6%	83,528	9.0%
混合貨物 (Combined Carriers)	17	0.1%	998	0.1%
一般貨物 (General Cargo)	1,395	7.8%	15,142	1.6%
コンテナ	7,178	40.3%	519,296	55.9%
RORO船	254	1.4%	5,467	0.6%
自動車航送船	1,013	5.7%	60,490	6.5%
旅客船	96	0.5%	2,908	0.3%
その他	653	3.7%	4,093	0.4%
合計	17,799	100.0%	928,880	100.0%

出典：文献1)に基づき筆者作成



出典：スエズ運河庁HP³⁾

■図-2 スエズ運河全体図

クヤリアの96.8%, タンカーの62.6%が満載時でもスエズ運河を通航可能となっている³⁾。

2—スエズ運河の航行スケジュール

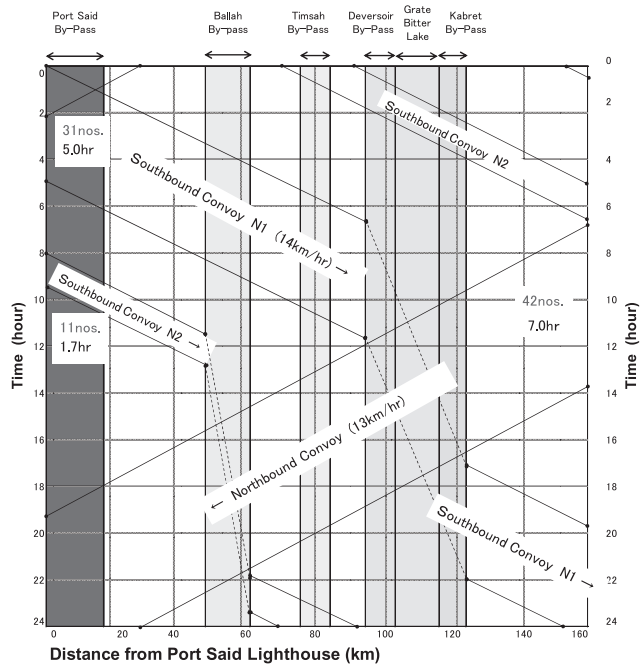
スエズ運河は、基本的に単線(一方向にのみ航行可能)の運河であり、途中に4区間合計80.5kmの複線区間が存在する¹⁾。このため、スエズ運河を通航する船舶は、船団(コンボイ)を組んで航行し(写真-1)、複線区間ですれ違う。サイクルタイムは24時間、各船の間隔は10分である。そのダイヤグラムを図-3に示す。

アジア側(紅海)からヨーロッパ側(地中海)へと抜ける北航(Northbound)の船は、第1船が午前6時すぎに南端のスエズ港を出航する³⁾。一方、地中海から紅海へ抜ける南航



■写真-1 スエズ運河を航行する船団

(イスマイリアにて筆者撮影。左に写るコンテナ船の次に、右奥のコンテナ船が続いている。)



出典：文献⁴⁾を元に筆者ら作成

■図-3 スエズ運河の通航ダイヤグラム(両端の海洋部は除く)

(Southbound) 船は、第1グループは午前0時、第2グループは午前7時すぎに、第1船が北端のサイド港を出航する³⁾。速度は北航船が13km/h、南航船が14km/hである。途中、南航第1グループはグレートビター湖周辺で、第2グループはバラ・バイパス(Ballah by-pass)で、北航船団と行き違う。北航船団の末尾がサイド港に到着する頃には翌日の南航第1グループが出航済みだが、サイド港側約15kmは複線区間のため双方の同時航行が可能となっている。このようにして、一日最大84隻が通行可能となっている。

現状では、日平均の航行隻数は50隻前後なので、運河の両端における滞船等の問題はあまり生じていないが、今後、航行隻数が増加するようなことがあった場合には、複線区間の延長等の対応が必要になってくるものと思われる。

3—スエズ運河選択の実態

スエズ運河の存在があまりに定着しているため日頃意識されることは少ないが、スエズ運河の存在により、たとえば東南アジア(シンガポール)と欧州(ロッテルダム)の間の輸送距離は、運河がなかったとした場合(南アフリカ・喜望峰経由)に比べおよそ3割短い³⁾。ただし、そのメリットの大きさは当該船舶の発着地によって当然異なり、またスエズ運河の通航料金の水準にも依存する。

表一2に、MDSデータベースより筆者が作成した、2010年5月時点における国際海上コンテナ輸送のスエズ運河通航シェア(船腹量ベース)を示す。この図では、世界を23地域に分割し、そのペアごとにスエズ運河経由、パナマ運河経由、喜望峰(ケープ)経由の就航船腹量(キャパシティ)を算出している。

図より、欧州・地中海地域(7. EU, 8. WMED, 9. EMED)とアラビア湾・南アジア・東南アジア(16. AG, 17. WSAsia, 18. ESAsia, 19. SEAsia)との間など、スエズ運河を通ることによる距離短縮効果の大きいペアをはじめとして、北米東岸(3. NENA, 4. ECNA, 5. GC)とアラビア湾・南アジア・東南アジア、欧州・地中海と東アジア(20. PRC, 21. FE)との間等の輸送においても、ほぼ100%のコンテナ船がスエズ運河を通過していることがわかる。また、北米東岸と東アジアとの間のコンテナ輸送においても一部はスエズ運河経由であることがわかる。一方で、南米東岸(6. ECSA)とアジア、欧州とアフリカ南部(13.

SAF)との間の輸送等においては、距離的には他ルート(ここでは喜望峰経由)とはほぼ同等の条件であっても、スエズ運河を経由する船は存在しないこともわかる。

コンテナ船は、他船種と比べると相対的には費用よりも時間優先である(=時間価値が相対的に高い)貨物を輸送しているため、スエズ運河経由による輸送時間短縮の効果が多少でも期待できる航路については、多くの場合においてスエズ運河が利用されるものと考えられる。また、世界一周航路の存在や世界的な貨物輸送需要の偏り(インバランス)を反映し、欧州→アジア方面(東航)とアジア→欧州方面(西航)で若干シェアが異なる点も特徴的である。他の船種(バルク、タンカー等)も含め、スエズ運河経由ルートと他ルートとの間の経路選択モデルを構築する際には、このような特徴や船種による違いを考慮する必要がある。

4—ポートサイド東港の開発

エジプト政府にとっては、スエズ運河の通航料だけでも外貨収入のおよそ2割、政府歳入の1割強を占めるほど大きなものであるが、次項で述べるように、他のルートとの競合も今後ますます激化するものと思われることから、運河に付随するさまざまな経済活動・産業を育成していくことも課題のひとつとなっている。

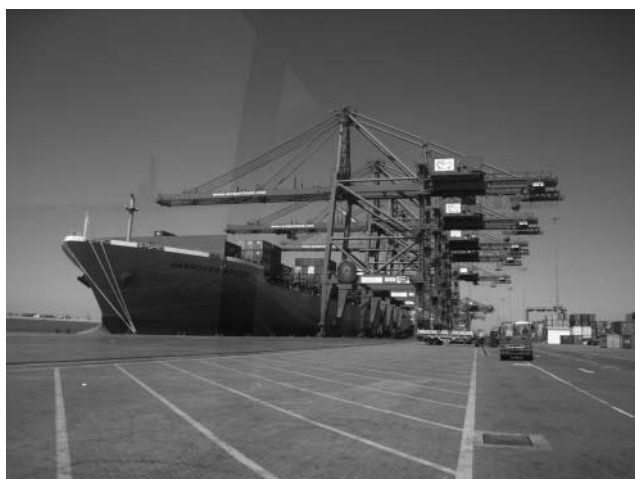
スエズ運河の北端、ポート・サイドの東側(シナイ半島側)

D(着地域)		America					Europe					Africa				Asia					Oceania			
		1 WC NA	2 WC SA	3 NENA	4 ECNA	5 GC	6 EC SA	7 EU	8 W MED	9 E MED	10 B Sea	11 N AF	12 W AF	13 S AF	14 E AF	15 R Sea	16 AG	17 W S Asia	18 E S Asia	19 SE Asia	20 PRC	21 FE	22 W OC	23 E OC
America	1 North America (West Coast)	WCNA																						
	2 Central & South America (West Coast)	WCNA																						
	3 North America (Northern East Coast)	NENA																						
	4 North America (East Coast)	ECNA																						
	5 North America (Gulf, Caribbean, Central America (East Coast)	GC																						
	6 South America (East Coast)	ECSA																						
Europe	7 North & West Europe	EU																						
	8 West Mediterranean	W MED																						
	9 East Mediterranean	E MED																						
	10 Black Sea	B Sea																						
Africa	11 North Africa	N AF																						
	12 West Africa	W AF																						
	13 South Africa	S AF																						
	14 East Africa	E AF																						
Asia	15 Red Sea	R Sea																						
	16 Arabian Gulf	AG																						
	17 South Asia(West)	W S Asia																						
	18 South Asia(East)	E S Asia																						
	19 South East Asia	SE Asia																						
	20 China	PRC																						
	21 East Asia	FE																						
Oceania	22 Oceania(West)	W OC																						
	23 Oceania(East)	E OC																						

■ No passing through neither Suez, Cape, and Panama
 □ No Service Exists
 ▨ Competing with Cape
 ▩ Competing with Panama
 ■ No competitor (only via Suez)

出典：MDSデータベースより筆者作成

■表一2 世界各地域間海上コンテナ輸送におけるスエズ運河通航シェア(船腹量ベース, 2010年5月時点)



■写真—2 ポートサイド東港Suez Canal Container Terminal
(三菱総研加藤氏撮影)

に、ポートサイド東港Suez Canal Container Terminal (SCCT)が2004年に開業した(写真—2)。世界最大のコンテナ船社Maerskの親会社であるAP Mollerが55%、中国最大のコンテナ船社COSCOが20%を出資するコンテナ専用ターミナルで、エジプト側もSCAが10.3%、エジプト国立銀行が5%等を出資する。Phase I 4バース(岸壁総延長1,200m、水深15m)が運用中で、現在Phase II全4バースの計画のうち、最初の1バースが民間資本により整備中となっている。2010年の年間取扱量は205万TEU(サイド港全体では347万TEU)で、このうち約9割が地中海方面へのトランシップ貨物、残り1割がエジプト国内向けとなっている。

このようなスエズ運河沿いの港湾開発は、多くの船舶が通過する運河の特徴を生かした投資といえ、当該港が地域(東地中海エリア)のコンテナ・ハブ港に成長することで、スエズ運河およびエジプト経済に付加価値をもたらすことが期待されている。

5—スエズ運河の今後 ～パナマ運河の拡張と北極海航路～

航行スケジュールの項で述べたように、スエズ運河においては、現行のキャパシティにまだ余裕があり、通航容量の拡大を目的とした何らかのプロジェクトが直ちに具体化する動きはない。

一方で、同じく世界の海運業界に大きな影響力を持つパナ

マ運河については、2014年の完成を目標に拡張工事が進行中である。パナマ運河拡張工の詳細は別稿⁵⁾に譲るが、拡張後のパナマ運河を航行可能な最大船舶サイズ(ニュー・パナマックス)は、なおスエズ・マックスを下回る。しかしながら、パナマ運河拡張を契機に船舶の一層の大型化が進み、またOD・船種によってはスエズ経由からパナマ経由に一部シフトする可能性もあり、エジプト政府(SCA)としては危機感を持っている。

また、筆者による別稿⁶⁾でも紹介した北極海航路の利用が、昨年頃から本格化の様相をみせていることもスエズ運河にとっては潜在的な脅威となっている。別稿⁶⁾でも述べたように、たとえば東アジア～欧州北部(ロッテルダム等)間の航行距離は、スエズ運河経由に比べて約4割程度低減する。まだ夏期の僅か数か月だけ利用可能というレベルであり、昨年の利用実績も約30航海程度にとどまってはいるものの、今後の環境変化(北極海海水のさらなる後退や、砕氷船利用ルールの整備等)によっては、将来的には利用が急増するというポテンシャルも秘めており、注視が必要である。

黙っていても年間50億ドル前後の通航料収入が見込めるスエズ運河に対するエジプト政府の態度は、これまでどちらかというところ「殿様商売」的な対応であったかもしれない。しかし、世界規模の情報化・フラット化が進み、SCM(サプライチェーン・マネジメント)に象徴されるような物流の効率化や高付加価値化(≒時間価値の増加)が進展するなか、またライバルの競争力強化や新たなライバルの出現も想定される状況において、周辺環境への考慮なしにスエズ運河の将来を見通すことは難しく、このような環境の変化をふまえた対応が、エジプト政府にも求められている。

参考文献

- 1) Arab Republic of Egypt, Suez Canal Authority, Yearly Report 2010および2011 (2012年9月現在、2011年版は下記HPからのみ入手可能)。
<http://www.suezcanal.gov.eg/Files/Publications/73.pdf>
- 2) 中東戦争前後にスエズ運河がおかれた状況については、たとえば「プロジェクトX 挑戦者たち 第VI期 爆発の嵐 スエズ運河を掘れ」(DVD版、2003)等を参照されたい。
- 3) スエズ運河庁HP <http://www.suezcanal.gov.eg/> (2012.9.15アクセス)
- 4) 国際協力事業団[1980], 「エジプト・アラブ共和国 スエズ運河第II期拡張計画調査報告書」。
- 5) たとえば、小林志郎[2007], 「パナマ運営拡張メガプロジェクト—世界貿易へのインパクトと第三開門運河案の徹底検証—」, 文眞堂など。
- 6) 柴崎隆一[2012], 「東アジア=欧州間輸送における北極海航路利用の可能性 (外国論文紹介)」, 「運輸政策研究」, Vol. 15, No. 3, pp. 55-58.