

スエズ運河とパナマ運河の比較、および北極海航路の可能性に関する考察

一般財団法人 運輸総合研究所
主席研究員・企画部長・広報戦略チーム長（執筆当時）
坂本 慶介



スエズ運河、パナマ運河、北極海航路の詳細の事実関係については、末尾に参考文献を示しているので、そちらを参照されたい。

以下では、地政学を絡めた国際海運の動向や、米国の動きも含めた日本をめぐる状況の変化なども含めて考察してみたい。

1. スエズ運河

スエズ運河は、1869年に開通した。政治的に難しい地域であるパレスチナに近い。パレスチナについては、世界史の授業で習ったが、第一次世界大戦中、イギリスはパレスチナに関して、アラブ人には1915年のマクマホン協定によってトルコからの独立を約束し、ユダヤ人には1917年のバルフォア宣言によってパレスチナ復帰運動援助の態度を示し両者の協力を得た。ところが戦後はこれを委任統治領としたので、アラブ・ユダヤ両民族の抗争が起こり、その解決は第二次世界大戦後に持ち越された。⁽¹⁾

このパレスチナをめぐる、数次にわたり中東戦争も起こった。その後も、厳しい情勢が続き、最近では、2023年10月にイスラエルがパレスチナ自治区ガザ地区のイスラム組織ハマスに対する軍事行動を開始し、11月には、ハマスとの連帯を掲げるイエメンの反政府勢力フーシ派が、バブ・エル・マンデブ海峡（スエズ運河の手前、アラビア半島から紅海への入口の海峡）周辺を航行する船舶に対して攻撃を開始した。これにより、日本の大手海運会社や主要なコンテナ船社は、紅海の航行を回避し、喜望峯経由への航路変更などの対応をとった。⁽⁵⁾

2023年のスエズ運河の通航隻数は、およそ25000隻（約68隻／日）であった。しかしながら、中東情勢の悪化を受けて、バブ・エル・マンデブ海峡において、2023年末から2024年にかけて通航隻数が大きく減少

し、2024年1月時点では、同海峡を通航する船舶数が2023年11月上旬の4割ほどになった。スエズ運河の通航も同様に減少、スエズ運河庁は、通航料収入が40～50%減少したと明らかにした。なお、2023年6月までの1年間における収入は94億ドル（過去最高）であった。⁽⁵⁾



自動車専用船甲板から俯瞰したスエズ運河
提供：川崎汽船株式会社

2. パナマ運河

パナマ運河については、フェルディナン・ド・レセップス率いるフランスの会社によって、1881年に建設が始まった。しかし、民間投資家からの資金に頼っており、資金確保が難航し、1889年には破産宣言を余儀なくされ、建設は中断された。米国政府はパナマ運河の戦略的、経済的な重要性から、その建設を引き継ぐことに関心をもつようになり、プロジェクトを引き継ぎ、1914年に完成した。

パナマ運河は、大西洋と太平洋を結ぶ重要な航路であり、特に米国とアジア、ヨーロッパ間の海上輸送や国際的なサプライチェーンにおける効率とコスト削減

の観点からも重要である。南アメリカ最南端のホーン岬を迂回する航路に比べて、船舶は安全に航行できるとともに、航海日数を大幅に削減することができる。短縮される航路は平均で約8000海里（14800km）、航海日数は約10日から20日短縮される。燃料費削減効果や、乗組員の人件費削減など、全体的な運航コストを削減している。

1999年に、パナマが運河の完全な主権を回復した後、パナマ運河庁が設立され、運河の管理運営を担うようになった。運河の運営がパナマに移管された現在においても、アメリカの東海岸と西海岸間の貿易ルートにおいてパナマ運河は不可欠であり、その安定運営は米国の経済安全保障にとって重要である。

日本と中国もパナマ運河の重要な利用国である。日本にとって、パナマ運河はアジアからアメリカ東海岸への輸出を迅速かつ効率的に行うための主要なルートであり、自動車や電機製品の輸出に不可欠である。エネルギー資源やとうもろこしなど食糧の輸入においても重要である。とうもろこしの日本の輸入では、最新の統計で2025年3月に496億円という実績があるが、ダントツで米国からの輸入が第1位となっている^{(6)、(7)}。中国も同様にパナマ運河を通じてアメリカ市場へのアクセスを確保している。

パナマ運河は軍事的にも重要な意味をもつ。特に、アメリカ海軍にとって、太平洋と大西洋間の迅速な移動を可能にし、軍事戦略の柔軟性やグローバルな軍事展開能力を高める重要なシーレーンである。

また、パナマ政府は新たに第三閘門を建設する拡張工事を行い、2016年に完成した。同プロジェクトでは、より大型の船舶（ネオパナマックス船）の通過が可能となり、物流の効率性が飛躍的に向上した結果として、パナマ運河の年間通航能力は約3倍に増加し、世界の貿易量の約6%がパナマ運河を通過するようになった。

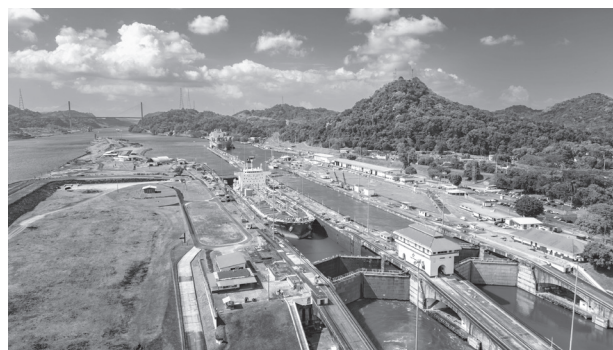
パナマ運河の歴史では、政治的要因による通航制限もみられた。1964年における反米暴動、1989年におけるパナマの独裁者マヌエル・ノリエガ将軍を追放しパナマの民主的統治の回復と運河の安全性を確保するためアメリカが実行に移したパナマ侵攻、これらにより一時的な通航の停止、代替ルートの使用などの影響があった。

これらに加えて、自然現象によっても通航制限を受けることがある。1998年のエルニーニョ現象、2010年の豪雨による洪水、2023年のエルニーニョ現象も、パナマ運河の運用に大きな影響を及ぼした。

2023年の降水は少なく、ガトゥン湖の水位が低下すると、航行安全のため喫水制限が課される。また、閘門を開閉する際に多くの水を消費するため、通航隻数の制限が強化された。通常、1日に36隻から38隻の船舶がパナマ運河を通航できていたものが、最大で18隻まで制限されたため、代替ルートを選択せざるを得なくなった。⁽⁸⁾

2022年10月から2023年9月までの1年間にパナマ運河を通航した船舶は14080隻（約38隻／日）であったが、2023年10月から2024年9月までの1年間では11240隻（約30隻／日）となった。⁽⁹⁾

パナマ運河は、政治的要因や自然現象により影響を受ける面もあるが、スエズ運河と比較して、地域における対立や紛争のリスクは低い。トランプ大統領就任により米国との貿易に不透明な部分はあるが、わが国にとって、米国はやはり重要な貿易相手国であり、米国、特に中・東部との間の輸出入にはパナマ運河は不可欠であると考えられる。



パナマ運河を航行するメタノール輸送船

提供：株式会社商船三井

3. 北極海航路

北極海航路は、3つの運河・航路の中では最もポテンシャルを秘めているといえるだろう。北極海航路には、ロシア沿海を航行する「北東航路（Northern Sea Route：NSR）」と、カナダ沿海を航行する「北西航路（Northwest Passage：NWP）」の2つの主要な航路がある。伝統的に、北極海航路とは、北東航路のことを指す。スエズ運河、パナマ運河は航路拡幅などを行い、それぞれピークでは1日当たり60隻以上、30隻以上の航行実績があったが、ここからさらに輸送量を伸ばす余地は少ない。一方、北極海航路は、今後地球温暖化は各国などの努力でペースが低くなる可能性はあるものの、今後も避けられないとみられる。逆にいえば、気温の上昇により北極海の氷も減少し、

特に夏季においては、航路としての可能性はかなり高まってくると考えられる。砕氷船の使用も必要で、ロシアとの交渉が必要となってくるが、スエズ運河経由の場合よりもさらに距離が短縮される効果は大きいと考えられる。現時点では、ロシアのウクライナ侵攻もあり、北極海航路の利用はほとんどないとみられる。しかしながら、長期的には、可能性は高まってくると考え、注目していく必要があるだろう。⁽¹²⁾

世界では、まだまだ海賊行為が発生している。筆者もジャカルタの在インドネシア日本国大使館に勤務していた際、インドネシア海域で発生した海賊行為の対応に当たった。海賊行為は、気温の高い地域の方が、気温の低い地域より発生しやすい傾向にあり、相対的な海賊行為の少なさ、という点も考慮に値する。⁽¹³⁾



北極海航路を航行する砕氷LNG船「VLADIMIR RUSANOV」
提供：株式会社商船三井

4. まとめ

最後に、これらの運河・航路と日本との関わり、また、トランプ米大統領の発言などを受けた日本の今後について、自分なりの考察を述べてみたい。

トランプ米大統領の発言で、関税がよく出てくる。関税も、税のひとつであり、税率を上げるということは、増税をするということである。その負担は、関税をかける国・地域内にいる人々が輸入品を購入する際に、その価格上昇分としてかかってくる。関税をかける目的は、国内産業の保護ということを通関士試験の勉強で習った。つまり、できるだけ国内で生産した物を購入してもらうために、ほかの国・地域から入ってくる物に関税をかけ、国内で生産した物の価格が相対的に高くなり過ぎないように調整し、輸入品に対して、国内で生産した物の競争力を高めるということである。視点を変えると、ほかの国・地域から入ってくる物の値段が高くなれば、国内で生産した物を選ぶという行

動を国民にとってもらえるような、それなりに質のよい物を国内で生産できていなければならない。

この原稿を執筆している2025年4月には、トランプ大統領の発言で、スマートフォンについて関税率を上げる対象から除外するというニュースが入った。米国国内で生産する物で国内の需要の多くをまかなえる品目は、関税率を上げるという判断もあるだろう。しかし、国内での生産が少なく、結局輸入に頼らざるを得ないとなると、関税をかけても国の税収は増えるのだろうが、国民の負担が増えることになる。さらに、米国内での価格が上昇すると、米国内の消費意欲が鈍ると考えられ、その結果、販売が落ち込み、米国への輸出量が減ることになり、真に必要な品目の場合、国内経済が混乱することになる。そのような事態を回避しながら、米国は、いろいろなことを試しつつ、交渉などを進めていくと考えられる。

国内の販売価格が高くなるという、このような考え方が米国内で支持されるのか、と疑問に思う方もいらっしゃるだろう。一方で、米国の国民の立場からすると、トランプ大統領の発言には納得できる点もあると思われる。これまで、米国は他国からさまざまな物を輸入して、貿易赤字となってきた。米国民は、他国からの安くてよい輸入品を購入してきた。この流れを変えて、できるだけ国内で生産されたものを購入し、輸入品の購入を減らして、米国から出ていくお金を減らしたい、貿易黒字にしたいというのは、もっともな考え方である。しかし、トランプ大統領就任前から米国民はインフレに苦しんでいて、民主党候補が大統領になるとインフレが変わらないと考えてトランプ候補に期待して投票したという有権者の話も報道されていた。今後さらに進むと思われるインフレに対して、米国民がどう考えるかは、現時点ではわからない。

逆に、日本は、原油をはじめとするエネルギー資源、小麦などの食糧などの多くを輸入せざるを得ないため、昨今の円安や輸入品の価格上昇も相まって、貿易赤字になることが珍しくなくなった。これまでは、多くの工業製品などを輸出してお金を稼ぎ、多くの物を輸入してもお釣りが来る、つまり貿易黒字となる状況であった。高度経済成長期、バブル期、「失われた20年」といわれたバブル崩壊後の低迷期、これらを一貫して、米国は、日本の工業製品などを大量に購入してきてくれたわけであり、日本の発展は米国のおかげでもある。一方、トランプ大統領就任前から、貿易黒字は減ってきていた。理由は日本の工業製品の競争力が相対的に低下したなど、いろいろとあるだろうが、これからの日本は、より厳しい時代に耐えていける力を

つけていかなければならない。これまで、米国をはじめ多くの国・地域に、工業製品をはじめ日本の製品を購入してもらってきた。それが当たり前と思っていけない。この原稿の読者の皆さまには釈迦に説法だが、経済協力など、日本として必要な協力・役割を果たしていかなければならないのは、日本の今の状況があるのが、世界各国のおかげなのだという考え方に基づくものであり、昨今は特にそれを思い知らされているような気がしている。

こうしたなかで、経常黒字が着目されるようになって久しい。インバウンドをはじめとする旅行収支や、海外での投資の配当などがその構成要素とされる。これからの日本は、海外での競争に勝てる物、さらに世界の先を行く多くの製品をはじめ、観光資源やアニメをはじめとするコンテンツなど、日本の国内でつくって海外に売れる物・サービスを海外に向けて積極的に売り込み、日本にお金をもたらす手段が、これまで以上に重要となってくる。先日テレビ番組で、平成の初期に東海道新幹線「のぞみ」が運行を開始する際に、それまで最高時速が210kmだったのを、時速270kmを出して東京―大阪間を2時間半で結ぶために、車体を鉄からアルミにして、厚さ2.3mmで強度不足を補う構造に工夫したうえで、長さが1両分の24.5mのアルミ板を一体的にプレスで成型する技術を見た。世界中でいろいろな新しい製品・技術が開発されている。現状維持は後退につながる。新しいことにチャレンジしていくことが重要ではないか。

多くの物は、海外の消費地に輸出するため、また、海外の生産地から輸入するため、輸送が必要となる。一部の付加価値の高い、航空輸送になじむ品目を除き、多くの物は、海運に頼るところが大きい。**輸送コストは適切に販売価格に転嫁されるべきである**と考えるが、その上昇は、**輸出製品の競争力、輸入品の価格ひいては日本国民の生活に直結する**。スエズ運河、パナマ運河、北極海航路とも、政治のほか、気象条件など、難しい部分はあるが、輸送コストを減らす、あるいは輸送距離を短くすることによる船員などの人手不足の改善、CO₂の排出削減に貢献するものとして、注目していきたい。

最後に、添付させていただいた写真は、日本の大手海運企業をご提供くださったものである。各社のご担当の皆さまならびに調整くださった公益財団法人日本海事センターの仲村企画研究部長および一般社団法人日本船主協会に御礼申し上げる。また、日本人が生活していくために、海外との貿易が不可欠であるなか、日本の港湾関係者が、北米・欧州などを結ぶ国際基幹

航路が日本の港湾に寄港し続けるよう努力していることも大きい。日本の海運企業が、世界の厳しい競争のなかで、競争力を維持し続けていることが非常に大きい。読者の皆さまにおかれても、日本の海運企業にも関心をもってくだされば幸甚である。

※内容は個人の見解であり、組織の見解を代表するものではない。

(参考文献)

- (1) 山川出版社 [1981]『世界史 (改訂版)』
- (2) オーシャンコマース [2022]「スエズ運河の通航料収入が過去最高 通航料値上げなどもあり70億ドルに」、『荷主と輸送』No.573 7/10 2022
- (3) 松岡晋是 [2022]「エジプトの経済とスエズ運河の状況」、日本港湾協会『港湾』Vol.99 2022.7
- (4) 竹村淳一 [2024]「スエズ運河の近況」、日本港湾協会『港湾』Vol.101 2024.8
- (5) 後藤洋政 [2024]「国際海運のチョークポイントの概況―スエズ運河とパナマ運河の動向を中心に―」、2024年5月9日 第9回JMC海事振興セミナー、公益財団法人 日本海事センター
- (6) 農林水産省ホームページ 農林水産物輸出入情報 https://www.maff.go.jp/j/tokei/kouhyou/kokusai/joho_gaikyo.html
- (7) 農林水産省ホームページ 品目別貿易実績 https://www.maff.go.jp/j/kokusai/kokusei/kaigai_nogyo/k_boeki_tokei/sina_betu.html
- (8) 小松大祐 [2024]「パナマ運河の脆弱性が米国経済安全保障に及ぼす影響に関する一考察」一般財団法人 運輸総合研究所 ワシントン国際問題研究所レポート2024年8月号 https://www.jttri.or.jp/jitti_20240822_komatsu.pdf
- (9) パナマ運河庁ホームページ Statistics (統計資料) <https://pancanal.com/en/statistics/>
- (10) オーシャンコマース [2023]「終わりが見えないパナマ運河通行制限」、『荷主と輸送』No.588 10/10 2023
- (11) 福永浩仁 [2024]「2023年のパナマ運河の水不足と影響」、日本港湾協会『港湾』Vol.101 2024.8
- (12) 小松大祐 [2024]「北極海航路を巡る国際政治に関する一考察」、交通経済研究所『運輸と経済』第84巻 第9号 24.9
- (13) オーシャンコマース [2024]「1 H世界での海賊発生件数60件 前年比減も各地の危険度増加」、『荷主と輸送』No.597 7/10 2024

(筆者略歴)

1993年運輸省入省。2002年から2005年に在インドネシア日本国大使館勤務。中国運輸局 (広島)、東北運輸局 (仙台)、九州旅客鉄道株式会社 (JR九州)、公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会などを経験。大型二種免許、大型一種免許、けん引免許、大型特殊免許、フォークリフト免許を取得。通関士試験合格。運行管理者 (旅客・貨物) 試験合格。

