

スエズ運河

スエズ運河の概要

スエズ運河は、アフリカとアジアの境界であるエジプト・スエズ地峡に整備された全長193.3kmの人工運河であり、地中海と紅海を南北に結ぶ交通の要衝です(図1参照)。欧州～インド洋・西太平洋沿岸地域の海上輸送距離短縮に大きな役割を果たしており、欧州の主要港のひとつであるオランダのロッテルダム港と京浜港の間の航行距離を例にとると、スエズ運河を経由した航路(20,728km)はアフリカ最南端の喜望峰を迂回する航路(26,867km)と比較して23%短縮されるという大きな効果をもたらしています(図2参照)。



図1 スエズ運河 (Ballahバイパス付近) 出典:スエズ運河庁HP

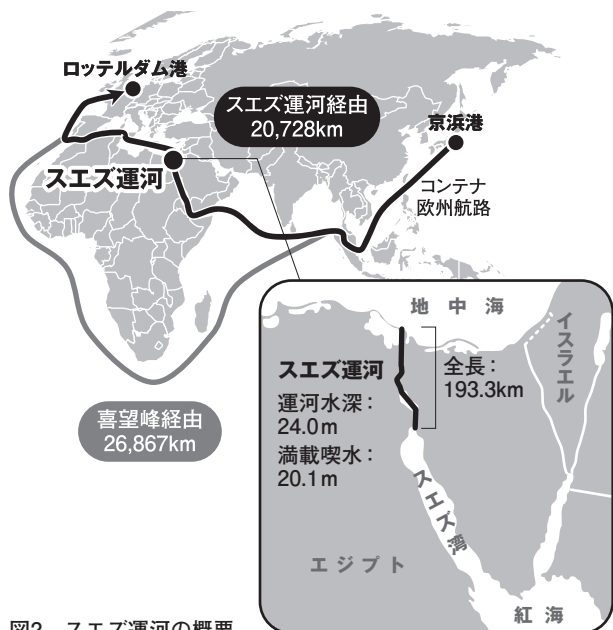


図2 スエズ運河の概要 出典:スエズ運河庁資料をもとに国土交通省港湾局作成

スエズ運河の特徴

運用方法は、航行する船舶がコンボイ(船団)を組み、約113.3kmの複線区間ですれ違うというものです。なお、スエズ運河は、航海距離193.3kmに対し紅海と地中海の水位差が最大2.5mしかないため、閘門を持たないことが特徴の一つです。

スエズ運河の代表的な断面図は図3のとおりとなっており、航行可能な船舶は、喫水20.1m以下、船幅77.5m以下ですが、最大喫水は船幅に依存して変化します。例えば、船幅が50mの場合のスエズ運河を航行可能な最大喫水は20.1mですが、船幅が77.5mの場合の最大喫水は9.1mです。

スエズ運河の拡張工事

2014年8月より、スエズ運河庁は世界の貿易量の拡大を見据え、スエズ運河の交通容量を強化すべく拡張工事を、総工費90億ドル、約1年という短期間で実施しました。内容は、総延長193.3kmの約4割に相当する72kmの区間における、複線化及び既存航路の拡幅・増深です。スエズ運河は、これまで途中に位置するグレートビター湖を除き片側交互航行でしたが、この拡張工事により、全面的ではないものの、長区間において相互航行が可能となりました。行き違いのための待避時間が減少したことにより、航行時間が最大約4割短縮されました。

最後に

スエズ運河は日本～欧州を結ぶ航路上に位置するため、国際コンテナ戦略港湾政策によって欧州基幹航路の維持・拡大を目指す国土交通省港湾局にとっては、その動向を把握することは非常に重要です。特に、港湾の岸壁の水深を検討する際には、スエズ運河を航行できる最大の船舶(「スエズマックス」と呼ばれる)の喫水等が検討材料となります(このことは、太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河についても同様です)。国際コンテナ戦略港湾政策をはじめとした港湾局の各政策を推進していく上で、基礎的かつ重要な情報であるスエズ運河に係る動向は、今後も注視していく必要があります。

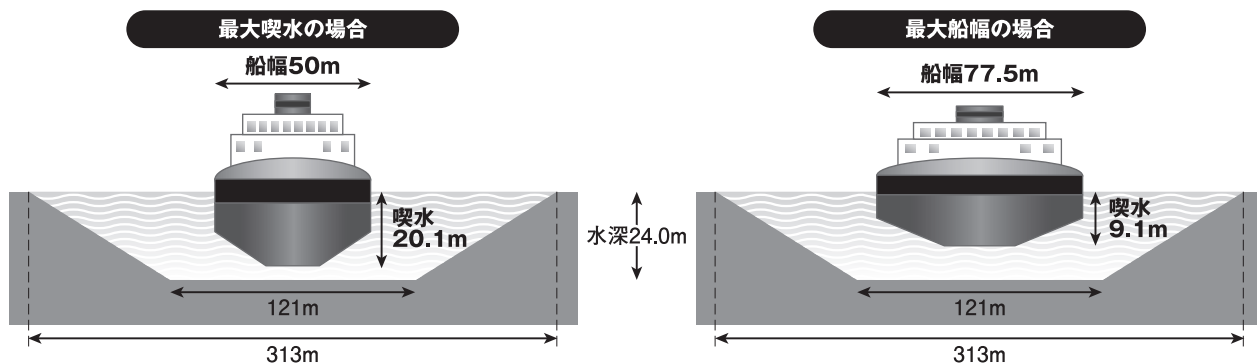


図3 スエズ運河の断面図と航行可能な最大喫水と最大船幅の関係 出典:スエズ運河庁資料をもとに国土交通省港湾局作成