

5-7 国際港湾問題

5-7-1 スエズ・パナマ運河問題

1. パナマ運河通航料問題

パナマ運河通航料については、金融危機後を含む平成 19(2007)年から平成 21(2009)年にかけて 3 年連続で値上げが実施されており、厳しい経済環境の中、海運業界は予てより料金の値下げを訴え続けてきた。一方、パナマ運河庁(以下「運河庁」)は、コンテナ船についての新たな料金体系を含む平成 22(2010)年から平成 23(2011)年にかけての通航料値上げを計画しており、両者の議論は平行線をたどっていた。

かかる状況下、当協会は、平成 22(2010)年 3 月 19 日の運河庁との面談や 3 月 29 日付および 4 月 19 日付の海運 4 団体ラウンドテーブル*意見書、4 月 20 日付の当協会意見書等を通じて景況の悪化による船社の窮状を説明し、値上げは到底受け入れられないとして予てからの主張であるリーマンショック以前の水準への値下げを強く訴えた。

しかしながら、4 月 27 日に運河庁が発表した平成 22(2010)年～平成 23(2011)年料金値上げの正式提案では、当初企図されていた平成 22(2010)年 6 月(旅客船・冷凍船は 10 月)の値上げが撤回される等わずかな配慮は見られたものの、平成 23(2011)年には現行比約 12～16%増となる大幅な値上げが当初の 5 月(旅客船・冷凍船は 10 月)から 1 月に前倒しされて予定されており、実質的には当初企図されていたものとはほぼ変わらないものであった。

このため当協会は、正式提案発表後の協議プロセス(5 月 27 日まで意見書受け付け後、6 月 1 日に公聴会を開催)において、通航料の値下げを訴える意見書を 5 月 25 日付で再度提出するとともに、公聴会において同意見書に沿った発言を行って意見の反映に努めた。また、外務省、国土交通省へ働きかけた結果、駐パナマ日本大使から運河庁長官宛に日本船社との密接なコミュニケーションと値上げの再考を求める書簡が送られた。この他、ICS、アジア船主フォーラム(ASF)等の海運国際団体も意見書を提出し、料金の値下げ・再考(値上げ時期の延期等)を要望した。なお、公聴会の参加については、実質的な対話を行うことが出来ないとの理由から、海運業界からの参加は当協会のみであったが、協議プロセスにおいて提出された 12 通の意見書および当協会の代表者を含む

5名が公聴会で表明した意見の多くは値上げに反対するものであった。

これに対し運河庁は、通航料は(従来のコストベースから転換して)商業的価値ベースで設定されると主張し、6月16日、平成23(2011)年1月からのパナマ運河通航料が閣議の了承を得たと発表して値上げを決定した。4月27日付け運河庁提案からの変更点は、冷凍船について、新料金の適用が1月から4月に延期された点のみであり、これにより運河通航料は、平成23(2011)年1月(冷凍船は4月)から現行比約12~16%増の料金が適用されることとなった(【資料5-7-1-1】)。

当協会は、7月30日付で、業界の意見を顧みない一方的な値上げに強い懸念を示したうえで、通航料は商業的価値ベースではなく運河の公共性を考慮して設定されるべき点を主張した意見書を提出した。

* ラウンドテーブル：国際海運会議所(ICS)、ボルチック国際海運協議会(BIMCO)、国際乾貨物船主協会(INTERCARGO)および国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)により構成。

2. 2009年度スエズ・パナマ両運河の通航船実態調査

当協会は、毎年会員各社の通航船舶(外国用船を含む)について、スエズ・パナマ両運河に係る通航実態・通航料支払実績の調査を実施している。

調査対象期間は、スエズ運河については2009年1月1日より同年12月31日まで(会計年度)、パナマ運河については2009年4月1日より2010年3月31日までとした。

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ため、通航料の支払い実績が不明のものがあった。このため、表中の通航料支払い実績は、調査回答船社が確認できる範囲での実績を集計したものである(【資料5-7-1-2】)。

(1) スエズ運河

スエズ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で9社減の13社、利用隻数は23.2%減少(2009年:1,248隻/2008年:1,626隻)した。G/Tベースでは18.4%減少(2009年:74,905千G/T/2008年:91,830千G/T)し、D/Wベースでは20.5%減少(2009年:64,440千D/W/2008年:81,408千D/W)であった。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数(SCNT:SUEZ Canal Net Tonnage*1)ベースでは21.7%減(2009年:71,344千トン/2008年:91,153千トン)となり、全体の支払通航料も27.9%減(2009年:370,759千米ドル/2008年:514,002千米ドル)となった。(表1参照)

船種別に見ると、タンカーが前年度比較で延べ55隻(21.0%)減少し207隻、SCNTベースで44.0%減少(2009年:3856千トン/2008年:6887千トン)、通航料も36.8%減少(2009年:27,321千米ドル/2008年:43,221千米ドル)した。コンテナ船は延べ62隻(9.7%)減少し577隻、SCNTベースでは14.1%減少(2009年:38,853千トン/2008年:45,239千トン)、通航料も12.3%減少(2009年230,917千米ドル/2008年:263,273千米ドル)した。また、自動車専用船は前年度比較で延べ248隻(46.0%)減の334隻、SCNTベースで44.2%減(2009年:18,105千トン/2008年:32,461千トン)、通航料も41.7%減(2009年:106,677千米ドル/2008年:182,829千米ドル)となった。(表2参照)

(2)パナマ運河

パナマ運河の利用状況は、通航船社数が前年度比較で2社減の17社、利用隻数は21.4%減少(2009年:887隻/2008年:1,129隻)した。G/Tベースでは17.0%減少(2009年40,632千G/T/2008年:48,952千G/T)し、D/Wベースでは14.9%の減少(2009年:38,385千D/W/2008年:45,087千D/W)であった。

また、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*2)ベースでは29,234千トンとなり、コンテナ船のベースとなるTEUは1,157千TEUとなった。この結果、全体の通航料では12.7%の減少(2009年:195,781千米ドル/2008年:224,246千米ドル)となった。(表3参照)

船種別に見ると、タンカーが前年度比較で延べ10隻(23.8%)増加し52隻、PC/UMSベースで64.4%増加(2009年:909千トン/2008年:553千トン)、通航料も19.5%(2009年3,406千米ドル/2008年:2,850千米ドル)増加した。コンテナ船は延べ81隻(23.3%)減少し267隻、通航料も23.4%減少(2009年:95,014千米ドル/2008年:124,089千米ドル)した。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ92隻減少(22.3%)し320隻ながらも、PC/UMSベースでは4.4%の増加(2009年:21,742千トン/2008年:20,827千トン)、通航料も16.2%の増加(2009年:70,261千米ドル/2008年:60,488千米

ドル)となった。(表 4 参照)

*1 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。

*2 PC/UMS(The Panama Canal/Universal Measurement System) :

パナマ運河庁が採用している船舶容積の測定方法。