

5・4 国際港湾問題

5・4・1 スエズ・パナマ運河問題

1. スエズ運河通航料問題

スエズ運河庁(以下、「運河庁」)は平成 23(2011)年 12 月 1 日、平成 21(2009)年から平成 23(2011)年は据え置いたスエズ運河通航料金を平成 24(2012)年 3 月 1 日から全船種を対象に約 3%値上げ(北航のコンテナ船は別途追加値上げ有り(注 1))すると発表した。スエズ運河はパナマ運河とは異なり、通航料金改定にあたり公聴会やパブリックコメントといった協議プロセスが確立されておらず、また主要な国際海運団体も運河庁と実質的なパイプを有していないため、利用者の意見を反映する機会がほとんど無い状態にある。

かかる状況下、当協会は先ず ICS に対応を働きかけたところ、値上げの中止もしくは最低限でも上げ幅の減額および導入時期延期の検討を求める意見書が、国際海運 4 団体ラウンドテーブル(注 2)の連名により平成 23(2011)年 12 月 15 日付で運河庁宛に発出された。これに対して運河庁からの値上げの再考を拒否する平成 24(2012)年 1 月 14 日付け返信を ICS が受領したため、当協会は ICS に対して、将来の協議プロセスの確立を視野に運河庁とのパイプの維持・拡大を図るとともに再考拒否の具体的理由を求める内容のレターを再度送付するよう強く依頼した。その後、ICS より改めて値上げの再考および現行の 3 ヶ月前の通知期間の見直しを要望するレターが平成 24(2012)年 2 月 13 日付けで発出されたが、同レターに対する運河庁からの平成 24(2012)年 3 月 11 日付け返信では、運河ユーザーとの対話メカニズムの構築には前向きな姿勢を示す一方で断固とした値上げの姿勢を維持したままのものであった。当協会は、ICS を中心とした上記の働きかけにもかかわらず平成 24(2012)年 3 月 1 日からの値上げが断行されたことから ASF にも運河庁への働きかけを呼びかけ、ASF から、業界の声を顧みない一方的な値上げ断行に遺憾の意を表したうえで業界との協議の場を構築することを求めるレターが平成 24(2012)年 3 月 26 日付で発出された。

一方、上記の ICS を中心とした民間レベルでの働きかけに加えて、政府レベルでの働きかけも行おうべく運河庁が値上げ計画を発表した直後から国土交通省海事局(および海事局経由で外務省)と情報を共有しつつ相談を行い、平成 24(2012)年 2 月 2 日には海事局外航課とともに外務省を訪問して事情説明および当協会意見書の手交を行う等して、在エジプト日本国大使館から運河庁への働きかけ等の対応を要望した。

(注 1)6 段積み以上のオンデッキ積コンテナ追加料金を 2 ポイント値上げ(例:6 段積み追加料金 16%→18%、7 段積み追加料金 18%→20%)。

(注 2)ICS、BIMCO、INTERCARGO および INTERTANKO により構成。

2. パナマ運河通航料問題

パナマ運河庁は、パナマ運河通航料金を平成 23(2011)年 1 月(冷凍船は 4 月)に値上げ(船種により約 12~16%の値上げ)後、平成 23(2011)年度においては新たな料金改定案の提示を行わなかった。しかし、平成 26(2014)年の運河拡張を見据えて海運業界のヒアリングを行うなかで、従前の料金改定と並行して、長期的には現行より市場の変動を反映しやすい仕組みを検討したいとの考えを示しており、当協会はパナマ運河庁の動向を注視した。

3. 2010 年度スエズ・パナマ両運河の通航船実態調査

当協会は、毎年会員各社の運航船舶(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平成 22(2010)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平成 22(2010)年 4 月 1 日より平成 23(2011)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 5-4-1-1】)

(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 2 社減の 11 社であったが、利用隻数は 1.9%増加(2010 年:1,272 隻/2009 年:1,248 隻)した。G/T ベースでは 2.2%増加(2010 年:76,517 千 G/T /2009 年:74,905 千 G/T)した一方、D/W ベースでは 5.1%の減少(2010 年:61,179 千 D/W /2009 年:64,440)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 3.0%増(2010 年:73,453 千トン/2009 年:71,344 千トン)となり、全体の支払通航料も 4.3%増(2010 年:386,848 千米ドル/2009 年:370,759 千米ドル)となった。【資料 5-4-1-1 表 1】参照)

船種別に見ると、タンカーが前年度比較で延べ 52 隻(25.1%)増加し 259 隻、SCNT ベースで 10.0%増加(2010 年:4,241 千トン/2009 年:3,856 千トン)、通航料も 23.2%増加(2010 年:33,663 千米ドル/2009 年:27,321 千米ドル)した。コンテナ船は延べ 49 隻(8.5%)減少し 528 隻、SCNT ベースでは 1.5%増加(2010 年:39,422 千トン/2009 年:38,853 千トン)、通航料も 0.1%増加(2010 年 231,122 千米ドル/2009 年:230,917 千米ドル)した。また、自動車専用船は前年度比較で延べ 42 隻(12.6%)増の 376 隻、SCNT ベースで 14.9%増(2010 年:20,800 千トン/2009 年:18,105 千トン)、通航料も 12.0%増(2010 年:119,519 千米ドル/2009 年:106,677 千米ドル)となった。【資料 5-4-1-1 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横ばいの 17 社、利用隻数は 6.0% 増加(2010 年:940 隻/2009 年:887 隻)した。G/T ベースでは 0.9%減少(2010 年 40,263 千 G/T /2009 年:40,632 千 G/T)し、D/W ベースでは 4.0%の減少(2010 年:36,866 千 D/W /2009 年:38,385 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 27,154 千トンとなり、コンテナ船のベースとなる TEU は 1,019 千 TEU となった。この結果、全体の通航料では 6.1%の増加(2010 年:207,716 千米ドル/2009 年:195,781 千米ドル)となった。(【資料 5-4-1-1 表 3】参照)

船種別に見ると、タンカーが前年度比較で延べ 2 隻(3.8%)減少し 50 隻、PC/UMS ベースで 14.7%減少(2010 年:775 千トン/2009 年:909 千トン)、通航料は 14.3%増加(2010 年 3,894 千米ドル/2009 年:3,406 千米ドル)した。コンテナ船は延べ 55 隻(20.6%)減少し 212 隻、通航料も 12.4%減少(2010 年:83,247 千米ドル/2009 年:95,014 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 27 隻増加(8.4%)し 347 隻ながらも、PC/UMS ベースでは 12.9%減少(2010 年:18,942 千トン/2009 年:21,742 千トン)、通航料は 21.4%の増加(2010 年:85,321 千米ドル/2009 年:70,261 千米ドル)となった。(【資料 5-4-1-1 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。