

3・2 スエズ・パナマ運河問題

3・2・1 スエズ運河

(1)2013年5月1日付通航料引き上げ

スエズ運河庁(SCA)は、平成24(2012)年3月の通航料引き上げに続き、ユーザーである海運業界と一切の事前協議もなく、平成25(2013)年5月1日付で更なる引き上げ(タンカー・ドライバルクで約5%、コンテナ船・自動車専用船で約2%の試算)を行うことを同年2月に発表した。

SCAの発表後直ちに、国際海運会議所(ICS)、アジア船主フォーラム(ASF)、当協会、韓国船主協会は、値上げの撤回と通航料に関する海運業界-SCAの事前協議メカニズムの導入を書簡で申し入れたが、SCAはこれら意見に対し何ら回答しないまま、当初の発表どおり5月1日付で値上げを実施した。

(2)SCA職員と当協会の意見交換

国際協力開発機構(JICA)技術協力プログラムの一環で、SCAの職員が研修のため来日した機会を捉え、平成25(2013)年5月15日に当協会国際幹事との意見交換会を行った。

会合では当方より、業界側の意見書に何ら回答ないままに同年5月1日付で通航料引上げが実施されたことに対する遺憾の意を伝えるとともに、業界とSCAの対話スキーム構築の必要性を訴えた。

これに対し、SCA側からは、5月1日付通航料引き上げについては、スエズ運河通航料の算定基礎である国際通貨基金による特別引出権(SDR)の対米ドル換算レート下落や、各種コストの上昇を踏まえた妥当なものである旨の説明が為された他、海運業界からの対話要望を受け、通航料設定方針等に関して海運業界と意見交換するカンファレンスを平成25(2013)年中に実施する方向で検討中であることが紹介された(カンファレンスについては、最終的にはSCA側が「準備期間が足りない」として実施見送り)。

また、平成25(2013)年6月19日にはSCAのマナクリ理事兼運航管理部長(当時)がJICA技術協力プログラムの一環で来日した際に当協会を表敬訪問、通航料見直しメカニズムの概略を説明するとともに、相互理解促進の観点から、当協会がSCAを訪問の上、長官以下とDirect Meetingを持つよう促された。

しかしながら、平成25(2013)年7月のエジプト政変による治安悪化に鑑み、当協会は同年中のSCA訪問を見送った。

(3)2014年5月1日付通航料引き上げ

平成26(2014)年2月1日、SCAはまたもや突如として、同年5月1日付で一部船種に対する通航料と、コンテナ船の甲板上積載コンテナに対するサーチャージを引き上げることを発表した。通航料の引き上げ対象は、原油・ケミカル・LPG・LNGタンカー、バルクキャリアで、2～5%程度の引き上げに繋がると試算され、また、甲板上積載コンテナに対するサーチャージについては2%程度の引き上げを企図するものと試算された。

今回の引き上げ発表を受け、ICS等で構成される国際海運団体Round Tableは2月末日付、当協会は3月25日付、アジア船主フォーラム(ASF)は4月7日付で、今回の通航料等引き

上げの再考を求めるとともに、運河ユーザーとの定期的な対話実施等を要請する意見書をそれぞれ SCA に提出した。

3・2・2 パナマ運河

(1)2013 年 10 月 1 日付通航料引き上げ

平成 24(2012)年 7 月、パナマ運河庁(ACP)は平成 25(2013)年 10 月 1 日付で 2 年連続となる通航料の引き上げ(一部船種対象)を行うことを発表した(船協海運年報 2012 の 3・2・2 参照)。ICS や ASF、当協会はこれまで様々な機会を通じて引き上げの再考を求めたが、ACP は予定どおり値上げを実施した。

(2)運河拡張工事終了後の新通航料体系・料金案に係る ACP と海運業界の協議

通航料や安全問題等に関する協議の場を海運業界と持つよう、業界側はかねてより ACP に要請していたことから、ACP はパナマ運河拡張工事終了後に導入を企図している船種毎の新通航料体系について船種団体と非公式協議を持つことを決めた。

同非公式協議は、全分野を総括するハイレベル会合と、コンテナ船、タンカー等、各分野個別会合で構成され、平成 24(2012)年 12 月から約 1 年に亘り、断続的に開催された。当協会は、ICS 代表の一員としてハイレベル会合に鈴木常勤副会長を派遣した他、韓国およびノルウェー船協と連携して自動車船分野に係る ACP との個別会合に対応する等、「新体系移行時の通航料は旧体系時の料金と同レベルに止めること」、「新体系は急激かつ大幅な料金引き上げを招くものとならないこと」などの方針に基づき、非公式協議に積極的に参画した。

ACP は平成 26(2014)年 1 月末もしくは 2 月初旬には新通航料体系・料金の最終案を公表したいとの意向を示していたものの、後述の拡張工事追加費用を巡る建設業者連合との対立の余波もあり、平成 26(2014)年度中には同最終案は示されなかった。

(3)運河拡張工事追加費用を巡る ACP と建設業者連合の対立

運河拡張工事を請け負う建設業者連合は、当初の見積もりを超える建設費用が見込まれるとして、平成 25(2013)年 12 月から ACP と水面下で対応を協議していたが、平成 26(2014)年 1 月初め、業者側は「1 月 19 日までに ACP が追加費用 16 億ドル(約 1,700 億円)の清算に応じなければ工事を中断する」と発表した。この発表を受け、双方折衝の結果、保険会社を交えて更に両者が話し合いを継続することで工事中断は回避されたものの、その後交渉が暗礁に乗り上げ、平成 26(2014)年 2 月 5 日から交渉が大筋で合意するまで 2 月 20 日まで、約 2 週間に亘り工事が中断された。

3 月 14 日には双方が「平成 27(2015)年末までに拡張工事を完了させること」、「当面の工事費用確保のため、双方が 1 億ドルずつ拠出するものの、工事費用総額は予定額を維持すること(業者側が求めている追加費用の判断は仲裁機関に一任)」について正式合意した。

拡張運河は平成 27(2015)年央の商業運用開始が見込まれていたものの、この対立騒動の余波で完工時期が遅れたため、商業運用が可能となるのは早くても平成 28(2016)年 1 月と見られている。

(4) パナマ外相、ACP 長官と当協会首脳の面談

① ACP 長官との面談

平成 25(2013)年 9 月 5 日、前述の自動車船分野に係る新通航料体系・料金の非公式協議のために来日していたキハーノ ACP 長官と、武藤・鈴木両副会長を始めとする当協会首脳が面談した。

面談において、当協会からは「新通航料体系による料金は現行水準を超えるべきでないこと」、「料金設定方法の透明化」、「ユーザーとの将来的な対話継続」等を求め、ACP 側は業界との対話関係維持に前向きな姿勢を示した。

② パナマ外相との面談

平成 26(2014)年 3 月 3 日、岸田外務大臣(当時)との会談のため来日したデ・ソト パナマ外務大臣(当時)と朝倉会長、工藤・武藤・鈴木副会長を始めとする当協会首脳が面談した。

当協会からは、拡張工事追加費用を巡る騒動による運河拡張工事遅延への懸念を示すとともに、通航料の安定性と将来予見性、業界との対話継続等を求めたところ、デ・ソト外務大臣からは、拡張工事完工は平成 27(2015)年末を目指す方針を示すとともに、今後も ACP はユーザーの声に耳を傾ける旨の発言があった。

3・2・3 運河問題に関する日本政府の対応

岸田外務大臣(当時)は、平成 25(2013)年 4 月下旬にメキシコ、ペルー、パナマの中南米三カ国を訪問し、パナマ訪問時には近年の度重なる運河通航料値上げに係る海運業界の懸念を伝えた上で、業界との対話の重要性を強調した。また、翌平成 26(2014)年 3 月には日本でデ・ソトパナマ外相会談において、パナマ側に対し、運河拡張工事の進捗状況や通航料金について、引き続き密接な意見・情報交換を継続するよう要請した。

また、国土交通省海事局では、アジア太平洋経済協力(APEC)交通 WG 港湾・海事専門家会合や海運先進国当局間会合である Consultative Shipping Group(CSG)会合において、パナマ運河通航料に関する業界との事前協議の重要性や、各国間で連携して対応していくべきこと等について、参加国の理解を求めた。