

3・2 スエズ・パナマ運河問題

3・2・1 スエズ運河

(1)平成 26(2014)年 5 月 1 日付通航料引き上げ

平成 26(2014)年 2 月 1 日、スエズ運河庁(SCA)は同年 5 月 1 日付で通航料と、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が突如発表した(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、上昇率は 2～5%程度と試算)。

平成 26(2014)年も通航料改定が実施されれば、スエズ運河における一方的かつ不透明な通航料引き上げは平成 24(2012)年以降 3 年連続となることから、国際海運会議所(ICS)等で構成される国際海運団体 Round Table、アジア船主フォーラム(ASF)、当協会は SCA に対し、値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提出した。

値上げ実施直前の平成 26(2014)年 4 月末日、SCA はそれら意見書に対する返書を示し、その中で今回の値上げの妥当性を主張する一方、海運業界との対話への賛同を示すとともに、最初の対話を平成 26(2014)年後半に実施することを提案した。

その後、通航料等の引き上げは予定どおり 5 月 1 日付で実施された。

(2)海運業界と SCA の対話

前述のとおり、SCA から平成 26(2014)年中に海運業界との対話を持ちたいとの意向が示されたことから、当協会は ICS 事務局と連携し、平成 26(2014)年中の対話実現を SCA に働きかけてきた。しかしながら、結局、同年中には海運業界と SCA の対話は実現しなかった。

(3)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 26(2014)年 6 月 3 日に鈴木当協会常勤副会長(当時)、小野理事長、国際幹事との意見交換会を行った。

会合では、SCA 側から平成 26(2014)年 5 月 1 日付で実施した値上げについて説明(SDR の対ドル価値調整、小型船は通航料据え置き、代替ルートよりスエズ運河通航コストが安価なら通航料割戻しシステムあり)された後、通航料割引制度が紹介された。

当方からは運河ユーザーとの対話の早期実現と継続実施と、通航料等設定方針における「安定性」、「透明性」、「将来予見性」確保を重ねて要請したところ、SCA 側からは運河ユーザーとの対話関係構築・維持の必要性には賛同する旨のコメントがあった。

(4)スエズ運河拡張計画発表および着工

平成 26(2014)年 8 月 5 日、SCA は既存運河に並行する 35km の新運河掘削と既存バイパス部分の浚渫により複線化部分を拡充するスエズ運河拡張計画を発表、36 カ月の工期を要するとしながらも、1 年後の完工を目指すとの方針を示した。

総工費 40 億米ドルと推定される拡張工事によって、SCA は混雑時の滞船時間を 11 時間から 3 時間に短縮し、更に通航所要時間(南航)を 18 時間から 11 時間に縮めることにより、平成

35(2023)年には1日当たりの運河通航隻数は現行(49隻)比約倍増の97隻となり、通航料収入は平成35(2023)年には現行(約53億米ドル)比約2.6倍の約132億米ドルに達すると見込んでいる。

また、SCAは運河拡張に加え、運河周辺への物流基地等の建設から成る運河周辺整備構想も発表し、平成27(2015)年中に整備工事に着工する方針を示した。

(5)平成27(2015)年の通航料

平成27(2015)年2月4日、SCAは、平成27(2015)年の通航料は平成26(2014)年のタリフを据え置くこととすることを発表した(ただし、LNG船向けの通航料ディスカウント率は35%→25%に縮減)。

これにより、平成24(2012)年以来4年連続の通航料値上げは回避されることとなった。

(6)スエズ運河通航料問題に関する日本政府の対応

国土交通省海事局は、APEC交通WG港湾・海事専門家会合等、他国海運当局との会合において、スエズ運河通航料に係る情報の共有を図るとともに、通航料引き上げの問題について、関係国の理解を求めた。

3・2・2 パナマ運河

(1)新通航料体系・料金最終案の発表

パナマ運河庁(ACP)は、新閘門の開通に合わせ、船種毎に異なる新通航料体系・料金を導入することを目指し、平成24(2012)年12月から約1年に亘って海運業界と新体系・料金案に関する非公式協議を実施した(『船協海運年報2013』の「3・2・2」参照)。

ACPは平成26(2014)年の第1四半期中には新体系・料金の最終案を発表したいとの意向を示していたものの、同25(2013)年12月以降、翌年3月に亘って深刻化した追加工事費用を巡る拡張工事業者連合との対立(『船協海運年報2013』の「3・2・2」参照)、の余波もあり、新体系・料金の最終案の公表が先送りされていたが、平成27(2015)年1月5日、ACPは同最終案(骨子は別添資料(【資料3-2-2-1】)を参照)を公表した。

最終案については、パナマ国内法の定めにより、平成27(2015)年2月9日を期限にパブリックコメントが実施されるとともに、公聴会が同年2月27日に開催されることとなった。

このため、当協会は平成27(2015)年2月6日付で以下概要の意見書をACPに提出の上、同27日にパナマで開催された公聴会に鈴木常勤副会長(当時)が出席し、提出済の意見書に基づいて意見陳述した。

[パナマ運河新通航料体系・料金最終案に対する当協会のACP宛意見書の概要]

- ・平成26(2014)年8月のパナマ運河開通100周年を改めて祝うとともに、ACPの長年に亘る安全、円滑、かつ効率的な運河通航環境確保を通じた世界貿易への貢献に謝意を表明。
- ・新通航料体系・料金案の取り纏めにあたり、ACPが海運業界との間で非公式対話を持ち、また、業界が同対話で示した意見が最終案にある程度反映されたことに謝辞。
- ・ICS等、ACPとの非公式対話に参画した国際海運団体からACPに提出される意見書を支持。

- ・新体系・料金導入により、新開門開通の恩恵を被らない既存開門通航船の通航料が上昇する例が見られることから、その見直しを要請。
- ・コンテナ船対象の「loyalty programme」(一定の通航量をクリアすることで通航料金の値引きが得られる制度)が提案されたところ、将来的に他船種に対してもそれぞれの特性にあった同様の制度を検討するよう要請。
- ・タグボート利用料や綱取り料金等、新開門通航船の通航補助サービス料が公表されていないことから、それら料金レベルへの配慮と早期発表を要請。
- ・今後の通航料政策における安定性・透明性・将来予見性の確保を要請。
- ・新タリフについてはできる限り長く維持するよう要請。
- ・通航料見直しを企図する場合は、実施希望日 1 年前の事前通告とユーザーとの事前協議の実施を要請。
- ・海運業界との定期的な対話スキームの早期制度化(ICS との間で定期対話のメカニズムを早期に合意し、平成 27(2015)年中に実施すること)を要請。

なお、新通航料体系・料金の最終案に係るパブコメについては、ICS が当協会意見書同様の内容に加え、客船分野の大幅な通航料引き上げの見直し要請を含む意見書を、また、アジア船主フォーラム(ASF)が当協会と同内容の意見書を、それぞれ平成 27(2015)年 2 月 9 日に提出した。

(2) ACP 長官と当協会首脳の間談

平成 26(2014)年 11 月 21 日の第 1 回日本・パナマ海事政策対話(後述)出席等のためにキハーノ ACP 長官が来日した機会を捉え、同 11 月 17 日に当協会朝倉会長、鈴木常勤副会長(いずれも当時)を始めとする当協会首脳が面談した(出席者一覧は別添資料(【資料 3-2-2-2】)を参照)。

面談ではまず、当協会より、平成 26(2014)年 8 月にパナマ運河が開通 100 周年を迎えたことを捉え、安全、円滑かつ効果的な運河通航環境の維持を通じ、長きに亘って国際貿易を支え続ける ACP の努力に深謝した。その上で、新開門開通後に適用される新通航料体系・料金案が、海運業界との非公式協議における業界側意見を反映したものとなるよう要請するとともに、今後の通航料政策および運河経営における「安定性」、「透明性」、「将来予見性」の確保を求めた。また、今後、ACP と運河ユーザーの相互理解の深度化と相互利益の促進のため、ACP と海運業界の定期対話のメカニズムを正式かつ早期に立ち上げるよう促した。

これに対し、ACP 側は当協会要請に一定の理解を示すとともに、海運業界との対話継続に前向きであることを強調した。また、拡張工事の状況については、平成 28(2016)年第 1 四半期中の商業運用開始を目指して作業が進められていることが報告されるとともに、新通航料体系・料金案については、遅くとも平成 27(2015)年 1 月中を目途に公表の上、パブリックコメント、公聴会等の法定プロセスに入る旨の説明があった。

また、拡張運河における大型船の安全通航確保に関する具体策等についても意見交換した。

(3) パナマ運河通航料問題に関する日本政府の対応

① 国土交通副大臣のパナマ訪問

国土交通省「エネルギー輸送ルートの多様化への対応に関する検討会」では、北米産シェールガスの安定的且つ効率的な輸送確保の観点から、拡張パナマ運河にも注目している。このため、同検討会座長の野上国土交通副大臣(当時)は、平成26(2014)年6月23日の週にパナマを訪問、鈴木当協会常勤副会長(当時)も同行した。

野上副大臣は6月23日にロイ運河担当大臣、キハーノACP長官と面談し、パナマ・日本両国の海事分野の更なる発展に向けた協力関係を強化すべく、二国間の海事政策対話を定期的に行うことを提案したところ、パナマ側からは同対話の実施に前向きな意向が示された。また、キハーノ長官より、拡張工事の状況に関する説明が為されるとともに、船腹大型化の流れの中で新閘門の通航可能船幅拡大の声があることに対しては、「安全確保の観点から、数年間は49mの船幅制限を維持したい」旨の意向が示された。

②第1回日本・パナマ海事政策対話

前述の国土交通副大臣パナマ訪問時の提案をパナマ側が受諾し、平成26(2014)年11月21日、東京で両国海事政策対話の初会合が開催された。

初会合では、対話は日本側は国土交通省と関係省庁、パナマ側はACPおよび海事庁で構成することや、今後の対話運営メカニズムについて確認された。

③その他

国土交通省海事局では、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。