

3・2 スエズ・パナマ運河通航料問題

3・2・1 スエズ運河

(1) 新水路および拡張運河の開通

平成 26(2014)年 8 月 5 日、スエズ運河庁(SCA)は、既存運河に並行する 35km の新水路掘削と既存バイパス部分の浚渫により、これまで単線だった運河の複線化を図るスエズ運河拡張計画を発表、本来は 36 カ月の工期を要するとしつつ、1 年後の完工を目指すとの方針を示した。(船協海運年報 2014 の 3・2・1 参照)

その後、新水路ならびに既存水路の浚渫工事は、途中、既存水路から新水路用地への漏水や排水路の一部崩壊といった障害に見舞われたものの、工程は順調に進み、当初の方針どおり平成 27(2015)年 7 月中に完工、同年 8 月 6 日に新水路ならびに拡張運河が開通した。

SCA は総工費 80 億米ドルを要したとされる一連の工事により、運河混雑時の滞船時間を 11 時間から 3 時間に短縮でき、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って、平成 35(2023)年には 1 日当たりの運河通航隻数が開通前に比べてほぼ倍増(49 隻→97 隻)し、通航料収入は平成 35(2023)年には開通前に比べて約 2.5 倍(約 53 億米ドル→約 132 億米ドル)に達するとの見込みを示した。

エジプト政府は、新水路および拡張運河開通を受け、スエズ運河通航に係る付加価値向上とアフリカ大陸における物流ハブ機能強化を目指し、運河周辺への物流基地等の建設、ならびに周辺港湾整備から成る「スエズ運河経済ゾーン」開発計画に着手した。

(2) 通航料を巡る動き

SCA は、平成 27(2015)年 2 月の時点で平成 27(2015)年の通航料は平成 26(2014)年の料金表を据え置くことを発表済だった(船協海運年報 2014 の 3・2・1 参照)ため、平成 27(2015)年は通航料の改定はなく、平成 24(2012)年以来 4 年連続の通航料値上げは回避された。また、平成 28(2016)年についても 3 月末までには改定に関する発表は何ら為されていない。

一方、SCA は平成 27(2015)年 5 月 15 日より、北米東岸発、東南アジア向けコンテナ船を対象に、甲板積載コンテナに係るサーチャージを実質的に引き下げる措置(サーチャージに代わってより低額な additional due を導入)を実施、同年 9 月 6 日以降は同措置の対象航路を拡大した。更にその後、平成 28(2016)年 3 月 7 日からは、このサーチャージ引き下げ措置に代わり、6 月 5 日までの時限的措置として通航料の 30%減額措置を導入した。これら一連の通航料減額措置は、平成 28(2016)年前半に予定されるパナマ運河新閘門開通と、喜望峰周り航路への切替を誘引する燃料油の安値傾向を見据え、北米東岸発のスエズ運河通航船を引き留めるためのものと推測されている。

(3)海運業界とSCAの対話

当協会も加盟する国際海運会議所(ICS)は、かねてよりSCAに対し、運河ユーザーである海運業界と定期的に対話を持つよう求めてきたところ、現地関係者の支援もあり、ICS事務局長を団長とする国際海事団体代表団とSCA長官の面談が平成27(2015)年7月29日にエジプトで実現した。

エジプト・イスマイリア市のSCA本部で行われた対話には、SCAからモハブ・マミシュ長官を始めとする幹部が出席、また、国際海事団体側からはICSのピーター・ピンチリフ事務局長の他、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)や船主責任相互保険組合国際連合(IG)、バルチック海運取引所、国際船級協会(IACS)の代表者が出席した。当協会はICSでスエズ・パナマ運河関連の問題を扱う運河小委員会の議長を担当していることから、ICSの一員として当協会の石川尚常務理事他が参加した。

対話では、それまで未発表だった、拡張運河および新水路開通後の通航ルール詳細が示された他、SCA側より「年1回は海運業界との対話を行っていききたい」との意向が示された。また、将来の通航料政策についても非公式な意見交換が為された。

その後、SCAは運河ユーザーとの関係構築に向けた取り組みの一環として、平成28(2016)年2月22日から24日の日程でカイロにおいて「Suez Canal Global Conference」を開催した。同会合では、スエズ運河経済ゾーン開発への投資誘致・利用奨励が重点テーマとなり、SCA長官等のエジプト政府高官や海運・港湾関係者が講演、SCA長官からの招請により、当協会からは石川常務理事が参加した。

(4)スエズ運河関連のエジプト政府関係者との対話

①駐日エジプト大使館との関係構築

スエズ運河関連諸問題への対応を拡充する観点から、これまで関係が乏しかった駐日エジプト大使館との関係構築を目指し、平成28(2016)年2月2日、工藤泰三当協会会長他がイスマイル・カイラット駐日エジプト大使と面談した。

面談では、当協会よりSCAと海運業界との定期対話関係構築の重要性について理解を求めるとともに、運河問題に関連し、駐日エジプト大使館と良好な関係を構築したいとの要望を伝えた。これに対し、カイラット大使は、定期対話の重要性に賛同しつつ、当協会との関係構築に前向きな姿勢を示した。その後、同年3月9日には、友田圭司国際幹事長、石川常務理事が同大使館のハムディ・シャバーン参事官と面談した。同面談では、当協会の組織やスエズ・パナマ運河通航料問題を含む主要課題全般について改めて説明するとともに、同運河職員から通航本船に対する不当な物品(贈賄)要求の問題や、当協会と大使館の今後の関係構築策等について意見交換した。

②スエズ運河経済ゾーン庁長官との面談

平成 27(2015)年 2 月末から 3 月初の日程で来日したエジプトのアブドゥルフアッターハ・エルシーシ大統領に同行していた、アフメド・ダーウィッシュ スエズ運河経済ゾーン庁長官から当協会に面談要請があったため、同年 2 月 29 日に工藤会長が同長官と面談した。

先方からは、スエズ運河周辺港湾で提供予定の物流デポや船舶給油・修繕サービスの利用が奨励された。工藤会長からは、SCA が不透明な通航料値上げを突如として発表・実施する傾向にあることへの憂慮と、SCA と海運業界の定期対話関係構築の重要性を伝え、ダーウィッシュ長官はこれに理解を示した。

3・2・2 パナマ運河

(1) 新開門および拡張工事の状況

パナマ政府は、平成 18(2006)年の国民投票の結果として、大型船の通航を可能とする運河拡張工事の実施を決定、パナマ運河庁(ACP)は運河開通 100 周年を迎える平成 26(2014)年の竣工をめざし、平成 19(2007)年 9 月から新開門建設を含む運河拡張工事に着工した。着工後、当初計画に比べて遅れ気味で進んでいた工事は、平成 25(2013)年 12 月下旬に明るみに出た、追加工事費用を巡る建設業者と ACP の対立によって一時中断、更に現場作業員のストライキ等で予定より大幅に遅延し、一時は平成 26(2014)年中の完工はおろか、完工時期が見通せない状況となった。

しかしながら、平成 26(2014)年中盤以降は工事が順調に進捗し、平成 26(2014)年 11 月に当協会を訪問したホルヘ・ルイス・キハーノ ACP 長官は、拡張工事について「平成 28(2016)年 1 月に完工の上、新開門は同年第 1 四半期中に商業運用開始」との見方を示していた。(船協海運年報 2014 の 3・2・2 参照)

その後、平成 27(2015)年 4 月に ACP 長官が当協会と面談した際には、「新開門の商業運用開始時期は 4 月」と示唆していたものの、平成 27(2015)年 8 月には太平洋側新開門で亀裂が発生、その修復作業等のために完工時期の遅延が避けられなくなり、商業運用開始時期が不透明な状況となったが、平成 28(2016)年 3 月 23 日、ACP は同年 6 月 26 日に新開門の商業運用を開始することを発表した。

(2) 新通航料体系・料金表の発表

パナマ運河庁(ACP)は、新開門の開通に合わせ、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、海運業界との非公式協議を経て、平成 27(2015)年 1 月 5 日には新通航料体系および料金表の最終案を公表した。その後、パナマ国内法に則り、同最終案に関するパブリックコメント募集および公聴会が同年 2 月に実施されたため、当協会は意見書を提出するとともに、公聴会で意見陳述した。(船協海運年報 2013 および 2014 の 3・2・2 参照)

平成 27(2015)年 4 月 29 日、ACP はパナマ政府の閣議決定を経て新通航料体系・料金表の確定版(骨子は別添の【資料 3-2-2-1】参照)を発表。確定版は同年 1 月発表の案と比べ、パブリックコメントや公聴会での意見を踏まえて客船分野の料金表が一部減額され

たものの、それ以外の変更はなかった。新体系および料金の適用開始日は平成 28(2016)年 4 月 1 日とされた。

(3) ACP 関係者との面談

① ACP 長官と当協会首脳の間談

平成 27(2015)年 4 月 7 日・8 日の ACP Advisory Board 会合(於 東京)のためにキハ一ノ ACP 長官が来日した機会を捉え、同 8 日に鈴木修常勤副会長(当時)、小野芳清理事長を始めとする当協会首脳が面談した。

面談では当協会より、同年 1 月に発表された運河新通航料体系および料金表の案等について、次の点を要請した。

- パブリックコメント・公聴会で提出された海運業界意見の新体系・料金表への反映
- タグボート利用料等、新開門通航補助サービスの料金レベルへの配慮と早期発表
- 既存開門での優先通航順位決定において有効に機能している customer raking system の新開門での採用
- 新開門の安全通航ガイドライン類の早期提供
- 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
- ACP と海運業界の定期対話メカニズム立ち上げ

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 4 月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た一方、新通航料体系・料金の確定版については、平成 27(2015)年 5 月初旬までには発表したいとの意向が示された。

② パナマ外務副大臣と当協会首脳の間談

パナマのルイス・ミゲル・インカピエ外務副大臣は、日本とパナマ、両国間で協議中のパナマ都市交通 3 号線整備計画融資に関するわが国外務省との折衝のため、平成 28(2016)年 1 月に来日した機会を捉え、1 月 13 日に工藤当協会会長を表敬訪問した。

インカピエ副大臣との面談では、当協会より、新開門の具体的な商業運用開始時期について情報提供を要請した他、ACP との制度的な定期対話の早期実現の必要性について理解を求めた。

また、インカピエ副大臣は、来日中、黄川田仁志外務大臣政務官と面談、黄川田政務官からは、パナマ運河拡張工事の早期完工への期待や、海事分野における二国間協力関係の更なる強化に関する言及が為された。

(3) 降雨不足に伴うパナマ運河での喫水制限

平成 27(2015)年前半、パナマではエルニーニョ現象に伴う降雨不足となり、パナマ運河の水源であるガツン湖の水位が低下、このため、ACP は同年 8 月、「9 月に運河通航船に対

して2段階の喫水制限を行う」旨を発表していたが、その後状況が改善したために喫水制限の実施は見送られた。

しかしながら、平成 28(2016)年初めに再び降雨不足が深刻化し、ACP は同年 3 月下旬、4 月中旬から通航船の喫水制限を実施し、状況次第では制限水位を更に順次下げていく方針を発表した。