

3・1 スエズ・パナマ運河通航料問題

3・1・1 スエズ運河

1. 通航の状況（運河全体）

2024 年のスエズ運河通航量は、隻数ベースで 13,213 隻（前年 26,434 隻／50%▲）、トン数ベースで約 5.24 億 SCNT*（前年 16 億 SCNT／67%▲）となり、過去最高を記録した前年と比べ、紅海危機の影響で大幅に減少している。

当協会会員会社も 2023 年 11 月後半以降、船員・本船の安全確保から迂回（喜望峰）航路を選択しており、ガザ停戦合意後も本格的な運河通航再開に至っていない（2025 年 2 月末時点）。

*1 SCNT（Suez Canal Net Tonnage）

純トン数規則をもとに、SCA 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もの。

このような中、当協会はスエズ運河庁（SCA）に対して十分な事前周知期間の確保および事前協議・公聴会の創設を求めることを基本方針とし、国際海運会議所（ICS）やアジア船主協会（ASA）等とも連携して、SCA との対話の中で業界の懸念事項を表明している。2024 年度中の通航料（タリフやサーチャージ等）の動向や、当協会をはじめとする海運業界と SCA の対話実績は以下の通りである。

2. 通航料を巡る動き

（1）通航料の現状

SCA は 2023 年 10 月 16 日に、2024 年 1 月 15 日付で通航料（タリフ）を船種別に 5%または 15%引き上げると発表したことから、当協会は国際業界団体と協力し、同庁に同値上の再考を求める意見書の送付等の対応を行った（詳細については『船協海運年報 2023』参照）。また、同庁は 2023 年 2 月 14 日、「世界貿易の顕著な成長と海運市況の改善」を理由とする石油タンカーおよび石油製品輸送タンカー向けサーチャージ料率を 2023 年 4 月 1 日付けで夫々 15%から 25%に引き上げるとを発表し（詳細については『船協海運年報 2022』参照）、現在（2025 年 2 月時点）も同料率のサーチャージが適用されている。

一方で、2024 年度は通航料金およびサーチャージの変更は行われず、航路による割引や LNG 船を対象とする年間の LNG 輸送量に応じた割引、また長距離航路船に対するリベート（通航料払戻）制度のみが更新された。

（2）スエズ運河の通航料金割引制度

SCA はこれまで、パナマ運河経由や喜望峰経由の通航ルートとの競争を意識し、各種の割引制度を運用してきたが、特に 2016 年 6 月のパナマ運河新開門開通や、2017 年 10 月の同運河通航料改定を受け、従前のコンテナ船や VLCC を対象とした多様な通航

料割引制度を導入している。2025 年 3 月時点の割引制度一覧は以下の通り（同表は SCA のサーキュラーおよび公表資料をもとに当協会がとりまとめたもの）。

【航路によるディスカウント】

<コンテナ船（米国東岸→アジア）>

割引導入：2016 年 3 月 7 日

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：Norfolk 以北→Port Klang 以東：40%割引

Norfolk 以南→Port Klang 以東：60%割引

Norfolk 以南→Colombo 以東～Port Klang 以西：50%割引

<LNG 船（メキシコ湾岸～ペルシャ湾以東）>

割引導入：2017 年 10 月 1 日

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：American Gulf（Miami 以西、南岸含む）

～Arabian Gulf（Sur/Cochin 間）：30%割引

American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Cochin/Port Klang 間：60%割引

American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Port Klang 以東：75%割引

American Gulf (Miami 以北)～Karachi/Cochin 以西：10%割引

American Gulf (Miami 以北)～Cochin より東：35%割引

<LNG 船（全船対象ボリュームディスカウント）>

原制度導入：2011 年 7 月 1 日以前

有効期間：2019 年 2 月 28 日～

内容：事前の書面手続きにより、年間の LNG 輸送量（MT）が

①100 万～300 万トン：5%割引

②300 万～1,000 万トン：7%割引

③1,000 万トン超：10%割引

※既存の LNG 船全船対象の通航料一律割引（15%、21 年 11 月時点）との併用可

※但し、「メキシコ湾岸～ペルシャ湾以東航路 LNG 船への割引」との併用不可

<LPG 船（メキシコ湾岸～インド以東）>

割引導入：2020 年 4 月 1 日

現有効期間：2022 年 7 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～インド以東の以下地域

～West of India & Maldives Islands～Cochin 間：25%割引

～Cochin～Port Klang 間：55%割引

～Port Klang 以東：75%割引

北米東岸（Miami 以北）～インド以東の以下地域

～Cochin～Port Klang 間：25%割引

～Port Klang 以東：35%割引

<ドライバルク船（北米・中南米東岸～インド以東）>

割引導入：2018 年 3 月 1 日

現有効期間：2022 年 7 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：Savannah 以北～Karachi/Cochin 間：10%割引

Savannah 以北～Cochin/Port Klang 間：40%割引

Savannah 以北～Port Klang 以東（極東含む）：55%割引

Savannah 以南～Karachi/Cochin 間：25%割引

Savannah 以南～Kochi/Port Klang 間：65%割引

Savannah 以南～Port Klang 以東（極東含む）：75%割引

<ドライバルク船（豪州(全域)～北・西欧）>

割引導入：2017 年 4 月 4 日

現有効期間：2022 年 7 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：Cairns/Darwin 間の豪州北岸～Cadiz(スペイン)以北の北・西欧：25%割引

Darwin/Geraldton 間の豪州北西岸～Cadiz 以北の北・西欧：55%割引

Geraldton/Cairns 間の豪州東・南・西岸～Cadiz 以北の北・西欧：75%割引

<ドライバルク船（アフリカ西岸モーリタニア以南～極東）>

割引導入：2021 年 7 月 1 日

現有効期間：2021 年 7 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：アフリカ西岸モーリタニア以南～Guinea 湾発

～Arabian Gulf（Muscat 以西）：15%割引

～Karachi/Cochin 間：25%割引

～Cochin 以東（極東含む）間：75%割引

アフリカ西岸 Guinea 湾以南発

～Arabian Gulf（Muscat 以西）：70%割引

～Karachi 以東（極東含む）：75%割引

<ドライバルク船（紅海側エジプト～南西アフリカ）>

割引導入：2023 年 11 月 1 日

現有効期間：2023 年 11 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：紅海側 Egypt～Ghana, Togo, Benin, Nigeria：20%割引

紅海側 Egypt～Cameroon 以南：45%割引

<原油タンカー（メキシコ湾以南の米州～アジア）>

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：US Gulf（Miami 以西）

/Caribbean area（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒より北）

～Sur/Karachi 間：25%割引

～Karachi/Cochin 間：35%割引

～Cochin より東：75%割引

Colombia（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒）より南の中南米

～Karachi 以東：75%割引

<石油製品タンカー（メキシコ湾とカリブ海域～アジア）積載のみ>

割引導入：2023 年 7 月 1 日

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：US Gulf（Miami 以西、以下同じ）

/Caribbean area（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒より北）

～Karachi/Cochin 間：30%割引

～Cochin/Port Klang 間：65%割引

～Port Klang 以東：75%割引

Colombia（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒）以南の中南米

～Karachi 以東：75%割引

<ケミカル・その他液体タンカー（米国東岸・メキシコ湾以南の米州～アジア）>

割引導入：2023 年 7 月 1 日

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：US Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Karachi/Cochin 間：25%割引

US Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Cochin/Port Klang 間：55%割引

US Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Port Klang 以東：75%割引

北米東岸（Miami 以北）～Cochin/Port Klang 間：25%割引

北米東岸（Miami 以北）～Port Klang 以東：35%割引

<自動車船（米国東岸～アジア）>

割引導入：2024 年 1 月 1 日

現有効期間：2024 年 1 月 1 日～25 年 6 月 30 日

内容：Norfolk 以北～Port Klang 以東：40%割引

Norfolk 以南～Port Klang 以東：55%割引

更に、上記の通航料割引とは別に、長距離航路船に対するリベート（通航料払戻）制度（Circular 4／1998 により 1998 年 11 月 1 日導入。Circular 4／2013 により 2013 年 6 月 5 日改訂）があり、一部船種別割引制度との併用が可能である。この際のリベート率は、申請書類に基づき SCA が個別に判断することとなるため、実態は公表されていない。また、2021 年 6 月 15 日付サーキュラー（Periodical Regarding all types of

rebates granted to vessels transiting the Suez Canal) により、「各種リベートについては、各船の航海終了後、提出された書類に応じて SCA が適用内容の変更・取消を行う権利を有」し、また「2021 年 7 月 1 日以降、長距離航路船に対するリベートの申請は電子申請に限る」旨が周知されている。また、本リベートの申請は出港 48 時間前までを提出期限とされているが、2025 年 2 月 10 日付サーキュラー (Periodical No. (1/2025) Concerning Circular No. (4/2013) by which vessels transiting the Suez Canal are granted rebates on her long haul voyages) により「2025 年 3 月 1 日以降、リベート申請が出港前に現地代理店より行われており、また〔申告期限〕免除申請が SCA Web サイト上の E-Long Haul を通じて〔こちらも〕現地代理店から行われた場合は当該出航前の申請で可」の旨が通知されている。

3. 海運業界と SCA の対話

(1) SCA との対話

当協会は、2024 年 11 月 3 日・4 日にエジプト・イスマイリアにあるスエズ運河庁 (SCA: Suez Canal Authority) 本部を訪問し、同庁幹部との対話を行った。本対話は、国際海運会議所 (ICS: International Chamber of Shipping) が、2022 年 5 月に SCA と締結した相互協力を確認する内容の覚書 (MOU) の有効期限 (1 年) の更新と定期的な意見交換を目的に現地を訪問したので、当協会はこの機会を利用し、同庁で通航料金政策を担当する部局の幹部とも個別会談を行った。具体的な会談の内容は以下の通り (ICS と SCA の MOU 締結等については、『船協海運年報 2022』参照)。

① スエズ運河庁調査計画局長との個別会談 (2024 年 11 月 3 日)

主な内容：

- 当協会からは、紅海危機の影響により現在は喜望峰ルートを選択せざるを得ないものの、環境保護の観点からスエズ運河の社会的なインフラとしての重要性が増していると指摘。その上で、通航料金政策の透明性や予測可能性に加え、通航料金値上げ前の十分な前通知期間 (最低 6 か月) の確保を要請。
- これに対し、SCA より、現時点で通航料金の値上げは考えていないこと (紅海危機沈静化後の海運市況を踏まえて判断) や、事前通知期間の段階的な延長に向けた前向きな検討を行うこといくこと、そして業界との定期的な対話を行っていく意向が示された。

② ICS と SCA 長官の会談 (11 月 4 日)

主な内容：

- ICS と SCA が 2022 年 5 月に締結した、相互協力を確認する内容の覚書の有効期限を 1 年更新することで合意。
- スエズ運河通航再開となれば SCA のみならず海運業界にとっても経済的利益が得られるとの認識を共有する一方、ICS からは、各船社が航路選択にあたり船員の安全確保を最優先にしており、徹底した事前のリスク評価の実施が求められると指摘

し、現時点でスエズ運河の通航を回避している各社が通航再開に対し慎重な姿勢であることに理解を求めた。

- SCA は通航料金政策について、少なくとも 2025 年初めの値上げは予定せず、紅海危機の沈静化等の状況を見つつ判断すると回答。

(2) SCA とのオンライン会合（2025 年 2 月 11 日）

2025 年 1 月 19 日に発効したイスラエルとハマスの停戦合意を受け、SCA は関係者に対して同運河通航再開を促すべく、IMO 事務局長や主要定航船社幹部等と相次いで会談を開催。

そうした中、SCA 長官と ICS のオンライン会談が 2 月 11 日に急遽実現したことから、当協会も同席した。同長官は、今回の停戦合意を受け、運河を通航する船舶が徐々に増えており、2025 年 6 月頃にも本格的な通航再開が見込まれると発言。これに対し、業界側は、SCA が業界との積極的な対話や運河拡張による通航改善に努めている点を評価する一方、船員・本船の安全を確保するためには紅海の安全性を慎重に評価せざるを得ないと述べ、慎重姿勢に理解を求めた。

3・1・2 パナマ運河

1. 通航の状況（運河全体）

パナマ運河庁（ACP）が発表した 2024 年財政年度（2023 年 10 月～24 年 9 月）の通航量は、隻数ベースで 11,240 隻（前年度は 14,080 隻）、トン数ベースで 4.23 億 PC/UMS トン*（前年度は 5,11 億トン）となり、渇水対策に伴う隻数制限の導入により通航量は減少したものの、通航料収入は約 50 億 USD（4.986 billion／前年度は 4.968 billion USD）に達した。

通航隻数が大幅に減少しているなかで通航料収入が上昇しているのは、通航予約枠に係るオークション落札額が急騰したことや（2023 年 11 月に落札額が 397 万 5,000 USD／枠に達したとの報道あり）、2022 年 4 月 1 日に公表された新通航料金体系に基づく毎年度の基本料金の値上げに加え（2023 年 1 月 1 日から 3 年間の段階的な値上げ）、2023 年 1 月に導入された通航支障料（disruption charge）等のオペレーションに係る付帯料金の見直しが影響しているものと見られる。

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

1969 年の船舶のトン数測度に関する国際条約をベースに 1994 年より ACP が採用している船舶容積の測定方法。

2. 通航料を巡る動き

現在の通航料は、おおよそのイメージとして、①新現開門のどちらを通るか、②船型（総トン数）、③その他費用（上水サーチャージ+タグボート費用等の付帯サービス費用（Maritime Services））で構成されている。①②は基本料金（Toll）として、③は追加料金と位置づけられているところ、前者はパナマ国内法の規定に則り、公聴会等を経て通航料金が改定される一方、③については ACP 内部のプロセスで設定・改定が可能

となっている。2024 年においては、2022 年に公表された現行通航料金体系（2023 年初～2025 年末）に則った通航料金の改定（値上げ）が行われたのみで、大幅改定は行われておらず、③に係る上水サーチャージの計算方法の微修正や通航予約に係る詳細事項の変更（日時を繰り上げて通航する場合の繰り上げ通航費用や 2 隻以上の船舶を予約している場合の予約枠交換費用の新設など）にとどまった（通航料の詳細については『船協海運年報 2023』参照）。

3. 通航隻数制限措置の終了

パナマの乾季は 12 月下旬から 4 月上旬、雨季は 4 月下旬から 12 月上旬である（在パナマ日本国大使館 HP 参照）。2023 年は気候変動による渇水に見舞われ、6～7 月頃も十分な雨量が得られなかったため、ACP は 2023 年 7 月 30 日より渇水対策として平均通航隻数を制限する措置を導入していた（『船協海運年報 2023』参照）。その後、2024 年中頃の降雨とそれに伴うガツン湖の水位回復を受け、ACP は 8 月 15 日付通知（Advisory To Shipping No. A-28-2024）の中で、2024 年 9 月 1 日より平常通航に戻すことを発表し、36 隻/日の通航が可能となった。

4. 長期通航予約枠割当（LoTSA）制度の導入と当協会の懸念

ACP は 2024 年 8 月 1 日付で、通航予約に係る予見性確保・運河運営の効率化に向けた試みとして新聞門（Neopanamax）向け「長期通航予約枠割当（LoTSA）」制度の導入を発表した（Advisory To Shipping No. A-25-2024）。同制度の具体的な内容は以下の通り。

- 当該制度による予約枠は 4 隻/日とし、2025 年 1 月 5 日の通航予約分より受付実施。
- 各船種に割振ったパッケージ毎にオークション（9 月 9 日以降順次開催）を実施し、最高額落札船社（基準額：20 万米ドル）に対して年間パッケージを割当。詳細は下表。最終的なオークションの実施日程については、8 月 26 日付通知（Advisory To Shipping No. A-30-2024）をもって確定。

船種	オークション日	パッケージ数	パッケージ毎の予約枠数	年間予約枠（船種計）
LNG/LPG	2024 年 9 月 9 日	6	24	360（24.7 %）
	2024 年 9 月 11 日	18	12	
Full Containers	2024 年 10 月 1 日	7	104	1,092（74.9 %）
	2024 年 10 月 3 日	7	52	
All	2024 年 10 月 7 日	1	6	6（0.4 %）
計				1,458（100 %）

また、通航予約枠申込競合時に使用されるカスタマーランキングの算出方法について、一部利用者から見直しが求められていたことから、ACP は 2024 年 2 月 1 日時点のランキングを当分の間使用（＝凍結）する意向を表明していたが、8 月 26 日付通知の中で

同凍結を解除する一方、2025 年末までランキング算出方法を変更しないこと旨発表した。さらに、2025 年 1 月 1 日以降の新聞門向け通航予約枠（1 枠）を環境適合船に対して 30 日前の事前オークション（通常は 3 日前）で付与すべく検討していることを明らかにしている。

当協会は、特に通航隻数制限措置適用期間中に公平な通航機会が確保されるべく、ACP 長官に対して書簡（2 月 26 日付）を発出していたところ、長期通航予約枠割当（LoTSA）の導入やカスタマーランキング見直し見送りの決定を受け、以下概要の意見書（9 月 2 日付）を ACP に対して発出した。

＜当協会書簡概要＞

- 長期通航予約枠割当（LoTSA）について、一部の船種が他の船種に比して優遇されていることに懸念を表明。これに加えて、予約枠（パッケージ）を落札した船社に対する柔軟な通航条件を求めるとともに、再度渇水が発生した場合において非 LoTSA 予約船舶に対して配慮を要請。
さらに、当該新制度の導入に伴い、既存の予約ルール（予約競合時の一部船種優先）を公平な通航機会の確保の観点から再考を求める。
- カスタマーランキングの算出方法の見直しを 2025 年末まで延期したことは遺憾。一部船種によるランキングの上位固定化を避けるべく、ランキングの算定方法を早期に見直すべき。
- 環境適合船に対する予約枠割当について、明確な基準値を早期に提示すべき。

上記書簡に対し、ACP からは、当協会の懸念・要請事項を留意・検討する（dully noted …and will address）旨の回答にとどまった。当協会は今後の対応として、通航制限撤廃後の通航状況を注視しつつ、通航予約枠の割当や LoTSA 制度の運用等に当協会の意見が適切に反映されるよう、引き続き ACP との定期的な対話を図っていく。

なお、ACP は当該 LoTSA の導入に伴う通航予約システムに関連するタリフの見直し等を経て（同 8 月 28 日）、2025 年 1 月 1 日には本制度を含めた予約ルール（更新版）を公開した（[OP NOTICE TO SHIPPING No. N-7-2025](#)）。

5. 当協会と ACP の対話

当協会は 2017 年 11 月以降、パナマ運河庁（ACP）と定期対話を実施しており、前回当協会会長他が 2023 年 3 月にパナマ共和国を訪問し、パナマ大統領（当時）をはじめとする同国政府高官との会談を行った（詳細は『船協海運年報 2022』参照）。また、2024 年 1 月には当協会がパナマを再度訪問し、ACP 長官やオペレーション部門幹部と夫々会談、通航料金問題のみならず渇水問題や新聞門の通航安全問題等について意見交換を行った。

2025 年 3 月には ACP 長官が都内のセミナーに登壇する目的で来日する機会を捉え、同長官と当協会の対話の機会を設定した。当該対話の概要については以下の通り。

ICS と ACP 長官の定期会談（3 月 4 日）

主な内容：

- 当協会からは、ACP 長官の来日に心からの歓迎の意を表するとともに、パナマ運河の返還から 25 周年を迎えたことに祝意を表明。その上で、2017 年から行われている JSA・ACP 間の定期対話が相互理解を深める上で極めて重要であることや、パナマ運河の新水源確保に向けた動向に対する業界の関心の高さ、そして、2026 年以降の新料金体系における「透明性」や「予測可能性」の担保の必要性について指摘した。さらに、船種間の公平な通航機会を確保すべく、一部船種に対する通航予約枠の偏重を是正すること、外航船舶の脱炭素化加速に向け、ACP が環境イニシアティブに適用する環境指標を IMO 規制に準拠させること、そして、安全な運河通航確保に向けた ACP 運航部門と継続的に協議することについても夫々申し入れを行った。
- これに対し、ACP からは、当協会との定期対話の重要性について共通の認識を示したうえで、新水源確保に向け、当該地元住民の理解を得るべく丁寧な説明を行っていることや、運河拡張には限界があるため、ランドブリッジキャパシティ拡大に向けた積極的なインフラ投資を行う意向が示された。さらに、「通航料金体系」、「通航予約制度」および「カスタマーランキング」に関する ACP の取り組みについても説明があり、その中で、見直しに当たっては特に運河利用者に対する透明性確保の重要性が強調された。
- 同庁と当協会は引き続きコミュニケーションを図っていくことの重要性を確認し、閉会した。（本件に係る当協会の Web 掲載情報については[こちら](#)参照。）

3・1・3 パナマ・スエズ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、パナマ・スエズ両運河に係る通航実績調査を実施し、その結果概要を当協会ホームページで公表するとともに、船協海運年報にも掲載してきたが、諸般の事情により、2023 年度調査分から結果概要の公表を見合わせることにした。

以上