

5・6 国際港湾問題

5・6・1 スエズ・パナマ運河問題

1. パナマ運河通航料問題

パナマ運河通航料については、運河拡張計画に関連して2007年2月に2007～2009年にかけての段階的値上げ（【資料 5-6-1-1】参照）が発表され、当時公聴会等における反対意見にもかかわらず、実施に移された。

その後、2008年秋のリーマンショック以降の経済状況の悪化に鑑み、当協会はICS等海運国際団体を通じ通航料引き上げの凍結または延期をパナマ運河庁（以下「運河庁」）へ要請したが、2009年5月の値上げも運河庁の提案通りに実施された。このため、当協会はICSを通じた活動に加え、ASFからの運河庁長官宛意見書送付や国交省に対しCSG（先進国海運当局間会議）における政府ベースでの議論を働きかけた。

一方運河庁は、2010年1月にWSC（世界海運評議会）と面談、さらに3月にはICSおよび日本船協を訪問し、コンテナ船についての新たな料金体系を含む、2010～2011年にかけての通航料値上げ案（【資料 5-6-1-2】参照）について説明を行った。

当協会はアレマン運河庁長官との面談において、景況の悪化による船社の窮状を説明の上、値上げは到底受け入れられないものであり、かねてからの主張であるリーマンショック以前の水準への値下げを強く訴えた。しかしながら議論は、他のルートに対する競争力を保ちながら拡張計画に要する資金回収の達成を意図する運河庁側とは平行線をたどった。

2. 2008年度スエズ・パナマ両運河の通航船実態調査

当協会は、毎年会員各社の通航船舶（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ならびに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2008年1月1日より同年12月31日まで、パナマ運河については2008年4月1日より2009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つた。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 5-6-1-3】)。

(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 1 社増の 22 社、利用隻数は 1.9% 増加(2008 年:1,626 隻/2007 年:1,595 隻)した。G/T ベースでは 7.3%増加(2008 年:91,830 千 G/T /2007 年:85,595 千 G/T)し、D/W ベースでは 4.0%の増加(2008 年:81,408 千 D/W/2007 年:77,905 千 D/W)であつた。

また、料率の基本となるスエズ運河トン数(*1 SCNT : Suez Canal Net Tonnage)ベースでは 9.9%の増加(2008 年:91,153 千トン/2007 年:82,960 千トン)となり、全体の支払通航料も 14.3%増加(2008 年:514,002 千米ドル/2007 年:449,637 千米ドル)となつた。(表 1 参照)

船種別で見ると、タンカーが前年度比較で延べ 46 隻(21.3%)増加し 262 隻、SCNT ベースで 75.4%増加(2008 年:6,887 千トン/2007 年:3,927 千トン)、通航料も 69.8%増加(2008 年:43,221 千米ドル/2007 年:25,447 千米ドル)した。コンテナ船は延べ 7 隻(28.9%)減少し 639 隻、SCNT ベースでは 7.8%増加(2007 年:45,239 千トン/2007 年:41,983 千トン)、通航料も 11.9%増加(2008 年:263,273 千米ドル/2007 年:235,352 千米ドル)となつた。また、自動車専用船は前年度比較で延べ 39 隻(6.7%)増加し 618 隻、SCNT ベースで 10.0%増加(2008 年:32,461 千トン/2007 年:29,517 千トン)、通航料も 15.4%増加(2008 年:182,829 千米ドル/2007 年:158,392 千米ドル)となつた。(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 1 社増の 19 社となり、利用隻数は 7.5%減少(2008 年:1,129 隻/2007 年:1,216 隻)した。G/T ベースでは 6.6%減少(2008 年:48,952 千 G/T/2007 年:52,405 千 G/T)し、D/W ベースでは 4.7%の増加(2008 年:45,087 千 D/W/2007 年:43,064 千 D/W)であつた。

また、コンテナ船以外の船種の料率の基本となるパナマ運河トン数(*2 PCNT : Panama Canal Net Tonnage)ベースでは 28,528 千トンとなり、コンテナ船の料率のベースとなる TEU は 1,123 千 TEU となった。この結果、全体の通航料では 9.4%の増加(2008 年:224,246 千米ドル / 2007 年:204,925 千米ドル)となった。(表 3 参照)

船種別では、タンカーが前年度と同じく 42 隻、PCNT ベースで 5.6%減少(2008 年:661 千トン / 2007 年:700 千トン)、通航料は 24.0%増加(2008 年:2,850 千米ドル / 2007 年:2,299 千米ドル)となった。また、コンテナ船が延べ 42 隻(13.7%)増加し 348 隻となり、通航料は 51.4%増加(2008 年:124,089 千米ドル / 2007 年:81,965 千米ドル)となった。このほか、自動車専用船は前年度比較で延べ 147 隻(26.3%)減少し 412 隻、PCNT ベースでも 24.2%減少(2008 年:20,827 千トン / 2007 年:27,467 千トン)し、通航料は 36.0%減少(2008 年:60,488 千米ドル / 2007 年:94,584 千米ドル)となった。(表4参照)

注 1)スエズ運河トン数(SCNT : Suez Canal Net Tonnage)

1873 年の万国トン数会議で定められた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。

注 2)パナマ運河トン数(PCNT : Panama Canal Net Tonnage)

1969 年のトン数条約による国際総トン数の算出に用いた船舶の総容積に、パナマ運河当局独自の係数をかけて算出する。船舶法に定める総トン数、純トン数とは異なる。