

3・2 スエズ・パナマ運河問題

3・2・1 スエズ運河

スエズ運河庁(以下、「SCA」)は平成 24(2012)年 3 月の通航料値上げに続き、平成 25(2013)年 2 月に同年 5 月 1 日付通航料の値上げ(5000SCNT(注 1)以上の船舶を対象)を突如発表した(注 2)。この発表を受け、当協会は日本政府、ICS・ASF などの国際海運団体、韓国などの船主協会と緊密に連携し、当協会を含め関係団体は、SCA が前回の値上げ時と同様、運河利用者との事前協議を一切経ずに通航料値上げを発表していることから、今回の一方的な通航料値上げの撤回と、SCA・海運業界間の協議メカニズムの導入を求める意見書を SCA 長官に夫々提出した(当協会意見書概要以下参照)。更に、五十嵐副会長他は同年 3 月に都内で SCA 計画調査局長と面会し、その中で改めて今回の値上げの撤回と協議メカニズムの導入を求めた。

平成 25(2013)年 2 月 27 日付当協会意見書(概要)

- ・ 海運業界が非常に厳しい経済状況に直面している中、SCA が平成 24(2012)年の通航料値上げに続き、運河利用者との十分な協議を経ずして一方的に通航料値上げを行うことに深く失望している。
- ・ 当協会会員会社は平成 23(2011)年に総額で 4 億ドル超のスエズ運河通航料を支払っており、平成 24(2012)年と平成 25(2013)年の値上げにより、平成 32(2020)年までの追加負担額は平成 23(2011)年の通航料支払実績ベースで約 1 億 8900 万ドルにも達する。
- ・ 財政難に直面するエジプトには一刻も早い景気回復を切に願っているが、そのための追加負担を通航料値上げの形で運河利用者に安易に転嫁することを慎むべきである。
- ・ SCA は通航料改定プロセスの中で 3 か月という非常に短い通知期間を確保するにとどまり、これでは海運会社の商慣行を考慮しているとは言えない。
- ・ SCA と海運業界が相互理解を深化させ、両者にとって最大限の利益が得られるような幅広いトピックを取り扱う定期的な意見交換の場の創設を提案する。当協会はこのような対話への積極的な関与を喜んで行うつもりである。

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

昭和 48(1973)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した数値。

注 2:同運河を通航する一般的船型でみると、例えばタンカーやドライバルクでは約 5%、コンテナ船・自動車専用船は約 2%の値上げとなり、平成 23(2011)年の当協会会員会社通航料支払い実績ベース(9 社、合計約 4 億 1437 万 USドル)で考えると、平成 24(2012)年および平成 25(2013)年の値上げで当協会会員会社は毎年 2,300 万 USドルの追加負担が生じることとなる。

3・2・2 パナマ運河

パナマ運河庁(以下、「ACP」)は平成 24(2012)年 7 月および平成 25(2013)年 7 月からの一部船種に対するパナマ運河通航料金値上げ等の提案を平成 24(2012)年 4 月に突如発表した。そのため、当協会は日本政府や国際海運会議所(ICS)やアジア船主フォーラム(ASF)などの国際海運団体等と緊密に連携し、業界との事前協議のない今回の値上げ提案の撤回および業界との建設的な事

前協議制度の導入を求める意見書を提出した(当協会意見書(5月17日付)概要以下参照)。更に、五十嵐副会長が同年5月23日にパナマで開催された公聴会に参加した他、ACPのアレマン長官一行が同年6月に日中韓等を訪問した際、芦田会長がアレマン長官と都内で面会し、通航料値上げの撤回と協議制度の導入を求めた。

平成 24(2012)年 5 月 17 日付当協会意見書概要

- ・ 海運業界が不況に直面している中で、当協会は ACP が業界との事前協議を一切行わずに通航料改定提案を行ったことに深く失望し、ACP に対して今回の提案を撤回するよう要望する。
- ・ パナマ運河庁は平成 18(2006)年 4 月に公表した同運河拡張計画に関する提案の中で、平成 37(2025)年まで年間平均 3.5%の通航料値上げの方針を示しているが、この一方的かつ大幅な値上げは海運企業だけでなく、世界中の荷主および消費者に大幅な負担増をもたらすものであり、この長期的な料金政策の見直しを求める。
- ・ ACP に対して現行の形式的な協議プロセスの見直しを求める。同運河利用者に対して過度のコスト増を負わせるべきではなく、ACP は今後 10 年の詳細な通航料値上げ計画を示し、関係者と十分な時間をかけて協議するべきである。

パナマ政府は業界からの強い反対を受けて通航料値上げ実施時期を 3 か月間延期したものの(ACP は同延期に対してもパブコメを実施したことから、当協会意見書(7月6日付、概要以下参照)を提出)、平成 24(2012)年 10 月 1 日および平成 25(2013)年 10 月 1 日に夫々実施することなどを閣議決定した。その後も当協会は、平成 24(2012)年 10 月のリカルド・マルティネリ パナマ大統領と芦田会長の会談を含めパナマ側に対して値上げの再考を機会のある度に申し入れた。

平成 24(2012)年 7 月 6 日付当協会意見書概要

- ・ ACP が 6 月 27 日付で発表した修正提案は、当協会の要望事項に何ら回答するものではなく、当協会は同提案に対して深く失望している。
- ・ ACP のアレマン長官は平成 24(2012)年 6 月の JSA・ACP 会談の中で、これまで年平均 3.5%の通航料金値上げを行っていない旨発言したが、平成 18(2006)年以降の実際の通航料値上げ率はコンテナ船の場合年平均 10.4%増となっており、年平均 3.5%増の場合と比べて大幅に上回っている。ACP の継続的な通航料値上げによって平成 23(2011)年の通航料収入は 1961 百万ドルに達し、平成 18(2006)年からのわずか 5 年で 146%増加している。
- ・ 今回の通航料値上げ提案が実施されることとなれば、当協会会員会社の追加負担額(平成 24(2012)年から平成 37(2025)年)は 76 百万ドルとなり、更に運河拡張に伴う通航量の増加によってこの数字が増加することは疑いようもなく、邦船社に更なる財政的な負担を課すこととなる。
- ・ 当協会は、同運河がパナマにとって最も重要な国有財産であることを十分認識しているものの、同運河が円滑な国際物流を維持・促進するため不可欠な役割を担っており、繰り返し行われる過度の通航料値上げが海運業界だけでなくエンドユーザーに対しても悪影響を及ぼすことを ACP が考慮していないように思われる。
- ・ パナマ運河拡張に伴い通航量が増加する結果、通航料収入の増加が見込まれるため、現在の通航料水準のままでも、同拡張後数年で拡張工事費を十分賄うことが可能であると考えられる。そのため、ACP が継続的に通航料を上げる現在の料金政策は運河利用者に過大な負担を強いることになる。また、荷主からも同値上げについて理解が得られない。
- ・ 当協会は、ACP が平成 24(2012)年 4 月の提案を即時撤回し、安定的、合理的かつ透明性のある

長期的な料金ガイドライン案を示した上で海運業界と十分な事前協議することを要望する。更に、同ガイドラインの下、公式な通航料値上げ提案を行う前の段階で、運河利用者(荷主含む)との十分な協議を求め。その際、現行の海運業界との協議枠組みに加え、アジア海運団体との協議も望まれる。このような建設的な協議によって、ACP と運河利用者との間で win-win の関係が構築されうる。

- ・ ACP が運河オペレーションについて業界との協議を求めていることについて、我々は喜んで参加する用意がある。綿密な対話を通じてより効率的なオペレーションが行われることで通航量が増加し、その結果、通航料が安定しうると考える。

また、現在建設中の運河第三閘門が平成 27(2015)年年央に商業上通航可能になる予定であることから、ACP は船種ごとの事情に適合した新運河通航料体系等について業界と協議するため、平成 24(2012)年 12 月にロンドンで開催されたハイレベル会合を皮切りに、平成 25(2013)年に入ってからコンテナ、タンカー、ドライバルクの船種別会合を実施している。当協会はハイレベル会合・船種別会合の設置に向けて業界内で主導的な役割を果たすとともに、同ハイレベル会合に五十嵐副会長が参加するなど各種協議に積極的に関与し、意見反映に努めている。