

3・2 スエズ・パナマ運河通航料問題

3・2・1 スエズ運河

1. 通航の状況(運河全体)

スエズ運河庁(SCA)が発表した2017年の通航量は、隻数ベースで前年比4.3%増(17,550隻)、トン数ベースで6.9%増(10.4億SCNT^{*1})となり、2016年の減少(隻数3.7%減、トン数2.5%減)から一転して拡大。同様の傾向はパナマ運河でも見られ、世界経済の回復を反映した結果となった。また、2017/18年度(7月～6月)の通航料収入は前年度比13%増(USD56億)となり、過去最高を記録した。

^{*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。

2. 通航料を巡る動き

2017年には通航料の改定は行われず、通航タリフは2014年以降3年連続で据え置きとなった。なお、2018年についても3月末時点では改定に関する発表は為されていない。

一方でSCAはこれまで、パナマ運河や喜望峰経由との競争を意識し、数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(コンテナ船に対する値下げとLNG・LPG船に対する値上げ。後述)を受けた2017年度には、従前のコンテナ船、VLCC対象の割引制度に加え、以下の通り多様な通航料割引制度を相次いで導入した。(SCA公表資料をもとに当協会がとりまとめ。2018年3月末現在)

<コンテナ船(米国東岸→アジア)>

割引導入:2016年3月7日(船協海運年報2015の3・2・1参照)

現有効期間:2016年6月6日～18年6月30日

根拠規則:Circular No 2/2016(2018年1月に有効期間延長)

内容:Norfolk以北→Port Kelang以東:45%割引

Norfolk以南→Port Kelang以東:65%割引

Norfolk以南→Colombo以東～Port Kelang以西:55%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:2017年10月1日～18年9月30日

根拠規則:Circular No 7/2017

内容:American Gulf～Arabian Gulf and Kochi以西:30%割引

American Gulf～Arabian Gulf and Kochi/Singapore間:40%割引

American Gulf～Singapore以東:50%割引

<ドライバルク船(北米・中南米東岸～インド亜大陸以東)>

割引導入:2018年3月1日

現有効期間:2018年3月1日～19年2月28日

根拠規則: Circular No 3/2018

内容: Savannah 以北～Karachi/Cochin 間: 20%割引

Savannah 以北～Cochin 以東(極東含む): 60%割引

Savannah 以南～Karachi/Cochin 間: 45%割引

Savannah 以南～Cochin 以東(極東含む): 75%割引

<ドライバルク船(東・南・西豪州～北・西欧)>

割引導入: 2017 年 4 月 4 日

現有効期間: 2018 年 1 月 1 日～18 年 12 月 31 日

根拠規則: Circular No 2/2017(2018 年 1 月に一部改訂)

内容: Geraldton/Cairns 間の豪州東・南・西岸～Cadiz(スペイン)以北の北・西欧: 75%割引

<ドライバルク船(南アフリカ～北地中海)>

割引導入: 2017 年 4 月 4 日

現有効期間: 2018 年 1 月 1 日～18 年 12 月 31 日

根拠規則: Circular No 3/2017(2018 年 1 月に一部改訂)

内容: 南アフリカ～Iskenderun/Marmaris(共にトルコ)間: 40%割引

南アフリカ～Marmaris/Gibraltar 間(黒海諸港を含む): 50%割引

<VLCC(Sumед パイプライン揚荷船)>

割引導入: 2016 年 6 月 16 日

現有効期間: 2018 年 1 月 1 日～18 年 12 月 31 日

根拠規則: Circular No 3/2016(2018 年 1 月に一部改訂)

内容: Arabian Gulf 発、Sumed パイプラインで一部揚荷後、American Gulf/Caribbean zone に向かう VLCC: 往航通航料総額: US\$15.5 万、復航(バラスト)\$18 万

<VLCC(メキシコ湾以南の米州→アジア)>

割引導入: 2018 年 1 月 1 日

現有効期間: 2018 年 1 月 1 日～18 年 12 月 31 日

根拠規則: Circular No 1/2018

内容: US Gulf/Caribbean area→Karachi/Cochin 間: 45%割引

US Gulf/Caribbean area→Cochin 以東: 75%割引

Colombia 北端(San Andres 島)以南の中南米→Karachi/Cochin 間: 65%割引

Colombia 北端(San Andres 島)以南の中南米→Cochin 以東: 75%割引

更に上記とは別途、従来より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、一部の船種別割引制度とは併用が可能である。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が、実態は公表されていない。

3. 海運業界と SCA の対話

(1) ICS 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、SCA との対話が 2015 年 7 月にエジブ

トで実現し、その後も定期的に対話する方向で合意していた(船協海運年報 2015 の 3・2・1 参照)。

しかしながら、その後当協会からも後述の通り直接・間接に次回対話の必要を働きかけてきたものの、ICS/SCA 間で調整中の状態が続き、2018 年 3 月末現在では定期対話実現には至っていない。

(2)SCA 職員と当協会の意見交換

我が国政府開発援助(ODA)による途上国支援の一環として、2016 年 7 月～17 年度末の間、国際協力機構(JICA)による SCA に対する能力開発事業が実施された。2017 年度においては、2016 年(船協海運年報 2016 の 3・2・1 参照)に引き続き、JICA の委託を受けた国際臨海開発研究センター(OCDI)による SCA の研修員受入れが行われ、同年 7 月にハテム・A・ガワード海運経済企画研究調査部主任経済調査員をはじめとする SCA 職員 5 名が来日、7 月 28 日には当協会を訪問し、意見交換を行った。

意見交換では、当協会より安全かつ円滑な運河通航環境の確保と、透明性・安定性・将来予見性があり、かつ顧客目線に立った通航料政策の重要性ならびに運河ユーザーとの定期対話の必要性につき理解を求めた。これに対し SCA 側は、通航料について、パナマ運河等の競合ルートとの競争や海運市況等を勘案した審査を行いつつ柔軟に対応するよう努めている旨説明し、安全かつ円滑な運河通航環境の確保に向けた取組みを紹介するとともに、引き続きスエズ運河通航に係る付加価値向上に努めていく意向を示して運河ユーザーとの対話に積極的な姿勢を強調した。

その後、エジプト国内、特にスエズ運河周辺の治安状況や、パナマ運河新開門開通による海上物流への影響等について意見交換の上、今後も対話を継続していく方向性を確認した。

(3)JICA 現地支援の際の要望提出

JICA は、上述の能力開発とは別途、2017 年 11 月～18 年 4 月の間、海運需要モデルのアップデートと SCA のマーケティング機能強化事業を実施した。プロジェクトは同じく OCDI に委託され、2018 年 2 月の OCDI 職員によるエジプト訪問・現地での技術支援事業を前に、当協会事務局と意見交換を行い、以下の要請事項を SCA に伝達頂くこととなった。

- ・ユーザー(船社)との定期的な直接対話の場の設置
- ・ポートサイド付近(防波堤外側)での安全対策の強化
- ・その他書類の電子化、電子海図の精度改善、パイロットの質の向上等

その後の OCDI の報告によると、SCA 担当者からも今後の対話に前向きな反応が示され、今後の早期定期対話実現が期待される。

3・2・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 2017 年度(2016 年 10 月～17 年 9 月)の通航量は、隻数ベースで前年比 3.3%増(13,548 隻)、トン数ベースで 22.2%の大幅増(4.0 億 PC/UMS^{*2})と

なり、前述のスエズ運河同様、2016 年度の減少(隻数 5.5%減、トン数 3.1%減)から一転して拡大した。これは世界経済の回復および、新開門の開通(2016 年 6 月)による通航量増加・船型大型化を反映したものとみられる。また、通航料収入に関しても前年度比 15.8%増(USD22.4 億)となり、大幅増となった。なお、通航料の 77%はコンテナ船によるものである。

*2 PC/UMS(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

ACP は 2017 年 6 月 1 日、同年 10 月 1 日付で概要以下の通航料改定を実施する旨提案するとともに、同年 7 月 3 日を締切としてパブリックコメントを受け付けた後、7 月 5 日にパナマで公聴会を行う旨、ホームページ等で公表した。(通航料提案の詳細については【資料 3-2-2】参照)

①コンテナ船

一定の条件を満たした復航(southbound)時の実入りコンテナに新タリフを導入(値下げ)

②コンテナ／ブレイクバルク船

通航料区分を”others”から”general cargo”に変更(値下げ)

③LPG 船

現在は新旧開門で同一の通航料を、新開門と旧開門の通航料をそれぞれ設定(約 15～30%値上げ)

④LNG 船

通航料を改定(約 15%値上げ)

当協会は、6 月 30 日付で概要以下のパブリックコメントを提出(武藤会長名)した。なお、ASA、ICS もほぼ同じ趣旨のコメントを提出している。

- ・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。
- ・コンテナ船およびコンテナ／ブレイクバルク船の通航料引き下げの提案は海運業界とアジア・北米の消費者にとって喜ばしく歓迎。
- ・LPG 船および LNG 船の通航料改定案については、短い通知期間での大幅な引き上げにより世界的なエネルギー事情にも悪影響を及ぼす可能性があることを懸念。
- ・パナマ運河は新開門が開通したことで、世界経済にとってますます重要なインフラとなった一方で、通航安全確保策の徹底等の改善が必要な部分もあり、通航料の値上げ改定は時期尚早であると考え、見直しを要請。
- ・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。
- ・通航料見直しを企図する場合は、十分な事前通告、ユーザーとの事前協議の実施、また、荷主を含む関係者への説明を要請。
- ・海運業界との定期的な対話スキームの早期制度化を要請。

2017年7月5日にパナマで開催された公聴会には Maersk、CMA CGM の各現地代表に加え、当協会磯田裕治副会長が出席、上記の意見書を基に意見陳述を行った。また、公聴会后、ホルヘ・キハーノ ACP 長官他と個別に面談し、改めて当協会の立場を説明するとともに海運業界と ACP の第 1 回定期対話を 11 月 13 日にパナマで行うことを確認した。

しかしながら、ACP は 8 月 8 日付で、コンテナ船に関する値下げ条件の一部緩和(復航での割引が適用される条件を往航通峡後、25 日以内の通峡船→28 日以内の通通峡船に緩和)を認めた上で、その他の料金改定については原案通り 10 月 1 日付で実施する旨発表を行った。

また、当協会は同じ 8 月 8 日付で ACP キハーノ長官から、10 月 1 日付料金改定実施を知らせる個別の書簡も受領。同書簡では業界との対話姿勢が強調された一方、LNG 船・LPG 船の値上げに関しては、(当協会等の)意見を十分検討したが、値上げは「適切なレベル」と結論付けた旨が明らかにされた。また、周知期間についても、前回値上げ時(2016 年 4 月、詳細は船協海運年報 2015 の 3・2・2 参照)は一部船種でのトン数基準見直しを含む大幅な見直しであったため 1 年前周知となったが、今回は対象が一部船主に限られる小規模な見直しのため、(4 ヶ月の)事前周知で適切と判断した旨説明がなされた。

これに対し、当協会は、ACP の対話重視の姿勢は評価しつつ、当協会をはじめとするユーザーの反対を押し切って LNG 船・LPG 船タリフの値上げを行ったことに遺憾の意を示す書簡を作成、磯田副会長名で 8 月 24 日に ACP に送付した。

また、こうした一連のやり取りとは別途、キハーノ長官からは武藤会長宛 9 月 6 日付書簡の送付(10 月 12 日受領)があり、概要は以下の通りであった。

(LNG/LPG 船通航に関して)

- ・LNG/LPG 船通航は、船主、ターミナル、パイロット等関係者との協議を経て、諸規則・条件・リソースに基づき運営されており、新開門供用開始以降、ACP は安全かつ信頼性の高い方式を以てこれらの船を受け入れてきた。
- ・新開門供用開始 1 年経過した時点で、それまでの経験を踏まえ、オペレーション効率向上に向けた通航規則等の見直しを開始した。
- ・その他、通航における各種制限の最小化に取り組んでおり、夜間通航およびガツン湖での対面通航開始により、2018 年末までに 1 日当りの LNG 船通航スロットを増やす予定。また、予約システム改良も検討中。

(Neopanamax 船の安全対策)

- ・開門への(衝突時の衝撃を和らげる)緩衝材を改良・増強し、照明も強化した。

(業界との対話)

- ・ACP は海運界の意見に高い敬意を払っており、末永い関係を築く方針
- ・海運界の要請を引き続き注視する。

3. ACP 関係者との面談

(1) パナマ副大統領との面談

パナマのサイン・マロ副大統領が 2017 年 8 月 31 日から 9 月 5 日の日程で来日した機会を捉え、9 月 5 日に当協会において内藤忠顕副会長(武藤光一会長代理)、村上英三副会長、磯田裕治副会長、商船三井池田潤一郎社長他と面談、国土交通省海事局山田輝希外航課長も同席した。

当協会からは、LNG・LPG 船の通航料値上げ(10 月～)に対する憂慮の念を表明した上、海運業界のみならず、顧客や経済、エネルギー政策へも影響が懸念されるとして、十分な事前周知期間の確保と対話の重要性を強調し、理解を求めた。

また、外航課長は当局相互間、業界/パナマ当局間の緊密な協議が重要であると付言した。

これらに対し、パナマ側からは、日本はパナマにとって非常に重要なパートナーであり、通航料問題に関する当協会の懸念を真摯に受け止め、本国に伝える旨コメントがあった。

(2) 海運業界と ACP の第 1 回定期対話

2017 年 3 月の ACP キハーノ長官来日時意見交換(船協海運年報 2016 の 3・2・2 参照)で取り上げられ、その後当協会・ACP 事務局間で議題や参加者等に関して調整がなされていたパナマ運河庁と海運業界の定期対話立ち上げに関し、前述の通り、第 1 回会合が 11 月 13 日に開催されることとなった。

パナマの ACP 本部で開催された会合には、ACP からキハーノ長官他計 12 名が、当協会から磯田副会長他計 5 名、ASA(アジア船主協会)ハリー・シン事務局長が出席したほか、国土交通省海事局山田輝希外航課長も参加した。なお、ICS 事務局長に関しては、都合つかず今回は欠席となった。

主な議題に対する ACP の説明概要は以下の通り。

(新開門通航時の安全対策)

開門内での軽微な接触事故が依然発生している点は認識しており、新たに開発した緩衝材を 2018 年中に設置予定。また、大西洋側新開門(アグアクラロック)への進入路についても防舷設備を整備中。

(新開門通航スロット問題)

1 日の新開門予約スロット(現行 6 枠(=隻)/日)については、2017 年 12 月より 7 枠、2018 年第 1 四半期には 8 枠に増枠する予定。現在も試行的に 7 隻通峡させる日もある。将来的には 10 枠まで拡大したいが、水源、パイロット確保に課題もある。LNG 向けに関しては、現時点では 2020 年に 2.3 隻/日の大型 LNG 船通航を想定している。一方、LNG 船は他船種と比較して、直前の予約スロットキャンセルが著しく多く(週 3~4 隻)将来予測およびオペレーション上障害となっているため、今後の対話で業界と解決策を図りたい。

(運河の効率利用)

全幅 51.2m までの船については、2018 年中に通航可能となるよう検討している。[参考:新開門幅員 55m、現在の最大通航可能船幅 49m]。また、夜間通航に対応した灯火改良、水

路の浚渫・直線化、LNG 船向け錨地新設、エスコートタグの規制緩和等に鋭意取り組んでいる。

(通航料問題(早期の事前通知))

早期の事前通知が必要との業界要望は承知している。2017 年 10 月の通航料改定に関しては、新開門開通後の大型船(特に LPG 船)の通航動態を予測することが難しかった。料金体系に関しては不断の検討を行っており、法律上年間予算の制約や関係者間の会計年度の相違(ACP は 10 月～9 月決算)もあり、関係者全てが満足するタイミングでの 1 年前通知は難しいが、今後は 6 ヶ月前通知の徹底を図りたい。

今回の対話については、重点項目を双方で整理した上、来年、東京またはパナマで必要なレベルで開催したい旨合意するとともに、ACP 長官からは当協会首脳のパナマ訪問を心待ちにしている旨表明がなされた。

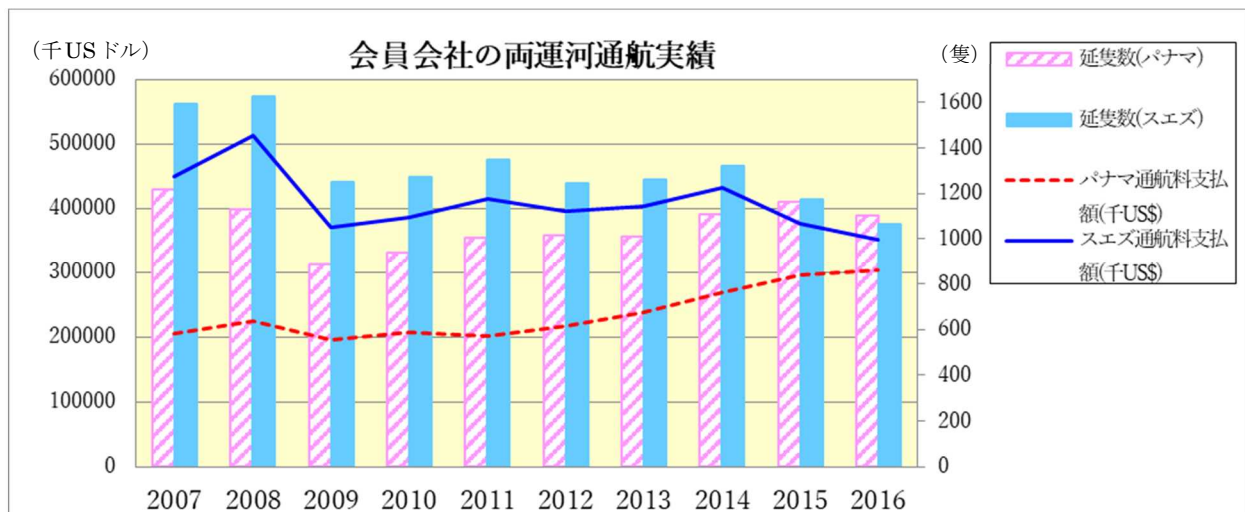
なお、パナマ訪問の機会に当協会代表団はパナマ海事庁(AMP)本部を訪問(海事局外航課長も同行)。AMP バラカット長官、ソロールサノ商船局長、カレーラ船員局長他と、日本の無線免状の承認、証書類の日本国内発給に関する当協会要望事項につき進捗状況を確認したほか、AMP から社内(インハウス)検査員による旗国検査の承認、中国寄港時の入港税の減免等につき情報提供があった。

3・2・3 2016 年度パナマ・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ている。

調査対象期間は、データの継続性等の観点から例年、パナマ運河については 2016 年 4 月 1 日～17 年 3 月 31 日、スエズ運河については 2016 年 1 月 1 日～同年 12 月 31 日としている。

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り、運河トン数や通航料が不明の例があったため、表中の実績は、調査回答船社が確認できる範囲で集計したものである。



注)通航料不明や概算等があるため、グラフ中の隻数と通航料総額は対応していない。

調査の結果、当協会会員会社の運河通航料支払額は、パナマ運河については通航隻数は減少したものの、新閘門の開通によりこれまで実績のなかった大型(ネオパナマックス)コンテナ船が通航したこと等の影響により前年比約 2.7%増(米ドルベース)となった。一方スエズ運河については、通航隻数が微減、トン数は微増したが、通航料割引制度等の効果によって通航料支払額は約 6.4%減(米ドルベース)となった。

各運河の船種別通航実績・支払通航料等、より詳細なデータについては、当協会ホームページに掲載してある。