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 2018 年の通航量は、隻数ベースで前年比 3.4％増（18,174 隻）、トン数ベースで 9.4％増（11.4 億 SCNT*1）となり、2016 年の減少以降、2 年連続の拡大となった。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、2018/19 年度（7 月～6 月）の通航料収入は前年度比 40.4％増（EGP1,042 億/USD 約 59 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

2018 年には通航料の改定は行われず、通航タリフは 2014 年以降 4 年連続で据え置きとなった。なお、2019 年についても 3 月末時点では改定に関する動きは見られない。

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 月のパナマ運河新閘門開通や、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。2019 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～19 年 6 月 30 日
根拠規則：Circular No 2/2016（2018 年 1 月･7 月、19 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：2018 年 10 月 1 日～19 年 9 月 30 日
根拠規則：Circular No 7/2017（2018 年 10 月一部改訂･有効期間延長）
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：65％割引（2018 年 10 月 1 日割引率改定）

＜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 12 月 31 日

根拠規則：Circular No 3/2018（2019 年 3 月有効期間延長）
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～19 年 12 月 31 日
根拠規則：Circular No 2/2017（2018 年 1 月一部改訂、19 年 1 月有効期間延長）
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～19 年 12 月 31 日
根拠規則：Circular No 3/2017（2018 年 1 月一部改訂、19 年 1 月有効期間延長）
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（Sumed 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～19 年 12 月 31 日
根拠規則：Circular No 3/2016（2018 年 1 月一部改訂、19 年 1 月有効期間延長）
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～19 年 12 月 31 日
根拠規則：Circular No 1/2018（2019 年 1 月一部改訂）
内容：US Gulf/Caribbean area→Karachi/Cochin 間：50％割引
US Gulf/Caribbean area→Cochin 以東：75％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、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 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 月にエジプトで実現し、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 JICA による SCA 職員に対する能力開発事業の機会等を捉え、直接・間接に次回対話の必要を働きかけてきた（船協海運年報 2017 の 3・2・3 参照）ものの、ICS/SCA 間で調整中の状態が続き、2019 年 3 月末現在では定期対話実現には至っていない。

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 2018 年度（2017 年 10 月～18 年 9 月）の通航量は、隻数ベースで前年比 1.8％増（13,795 隻）、トン数ベースで 9.5％の大幅増（4.4 億 PC/UMS*2）となり、前述のスエズ運河同様、2016 年度の減少から転じて 2 年連続の拡大となった。これは世界経済の回復および、新閘門の開通（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 11％増（USD24.8 億）となり、大幅増となった。なお、通航料の 46.9％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

2017 年 10 月 1 日付の通航料改定（詳細は船協海運年報 2017 の 3・2・2、**【資料 3-2-2】**参照）以降、2018 年度内において、具体的な料金改定に関する発表は為されていない。

3. ACP 関係者との面談

（1）ACP の説明会および当協会代表との定期対話

2018 年 4 月 18 日、キハーノ ACP 長官ほか ACP 首脳が来日する機会を捉え、2017 年 11 月に開催された海運業界との定期対話（船協海運年報 2017 の 3・2・3 参照）で確認された諸課題を踏まえて、荷主（LNG）関係者を交えた LNG 船通航に関する説明会および、当協会代表との対話を行った。

①LNG 船通航に関する ACP 説明会

ACP・パナマ側よりキハーノ長官他 4 名、日本側は武藤光一会長以下当協会関係者および会員関係者の他、LNG に係わる業界団体関係者等が出席。2016 年の新閘門供用開始（船協海運年報 2016 の 3・2・2 参照）以降、新たに通航可能となった LNG 船の通航実態などについてキハーノ長官より説明がなされ、米国 LNG プロジェクトの進展に応じた通航枠確保策について検討中であり、2018 年 10 月以降ガツン湖での LNG 船同士の対向や、夜間通航の一部解禁などを予定している旨言及があった。

②ACP との定期対話

当協会武藤会長、村上副会長、日本郵船長澤副社長（内藤副会長代理）、磯田副会長、小野理事長らが出席、国土交通省海事局大坪次長、山田外航課長が同席した。

当協会からは通航料金に関し、透明性・安定性・予見可能性が重要との当協会基本スタンスを説明し通航料金改定時の十分な事前周知期間の確保を改めて申し入れると共に、2018年4月17日付で発表のあった新閘門通航船幅制限の緩和(49m→51.25m、2018年6月30日実施)、及び説明会(本項目①)の実施について謝意を示し、安全対策の一層の推進と説明された対応の着実な実施を要望した。

キハーノ長官は2019年にも通航料金体系見直しを予定している旨と共に、ユーザーに対しては十分な事前周知に努めたいと発言した。またLNG船通航、事故対策についてはそれぞれ水路等改修・予約システム改良、新たな浮体式防舷材の設置等で要望に対応していきたいとの意向を示した。

(2)パナマ副大統領との面談

パナマのサイン・マロ副大統領が国際会議出席のために来日する機会を捉え、2019年3月20日当協会にて武藤光一会長、小野理事長他と面談を行った。

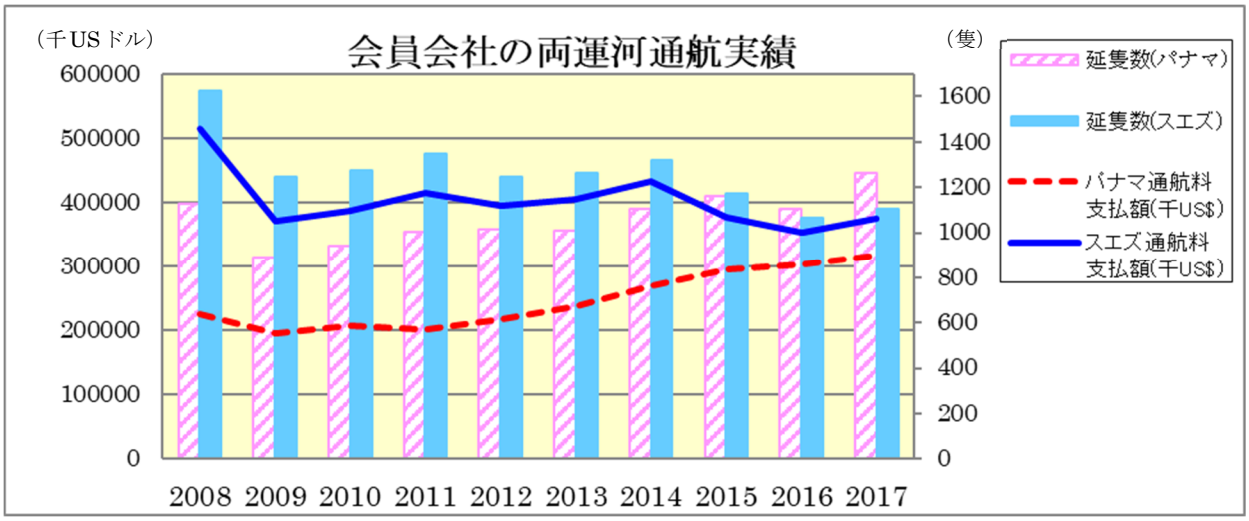
当協会からは、2019 年がパナマ運河返還 20 周年である点に触れパナマ政府、同国民の努力に感謝と敬意を表すと共に、新閘門開通後の通航量増に伴い世界のインフラとしての運河の役割・責任もますます増大している点に触れ、運河の効率的な利用、通航時の安全確保、安定的かつ予測可能な通航料金の 3 点を引き続き重視している旨を強調した。また、今後通航需要の大幅な伸びが予想されるLNG船の通航枠について、顧客の要望に応じ十分な枠を確保するよう要請した。

3･2･3 2017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2017年4月1日～18年3月31日、スエズ運河については2017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 2011 年以降、6 年連続の増加となり、通航隻数増も相まって前年度比約 4.2%増（米ドルベース）となった。一方スエズ運河についても、通航隻数、トン数ともに 3 年ぶりに増加に転じ、通航料支払額は約 6.5%増（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。