

## 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2019年の通航量は、隻数ベースで前年比3.8%増(18,880隻)、トン数ベースで5.9%増(12.0億SCNT\*)となり、2016年の減少以降、3年連続の拡大となった。一方、2019/20年度(7月～6月)の通航料収入は特に2020年1月以降の新型コロナウイルス影響拡大による影響を反映してか、前年度比0.5%減(USD約57.2億)となった。

\*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

##### (1) 通航料金の値上げ(実施:2020年4月)

スエズ運河の通航タリフに関しては、2014年以降据え置かれていたが、SCAは2020年1月4日、4月1日付で、LPG船およびバルカーの通航料金を夫々5%引き上げる(それ以外の船種は据え置く)ことを発表した【資料3-2-1】。当協会はこれまでもICS、ASAなどの国際団体と連携し、運河通航料改定に際しては最低6ヶ月以上前の事前通知を求めてきた(前回料金改定については船協海運年報2014「3・2・1」参照)が、利用者との定期対話慣行も定着しないまま(詳細は次項3.ご参照)、従前同様の一方的な発表となった。但し、今回の値上げは船種が限定されていた(LPG船に関しては、当協会関係船の通航実績はない)ため、当協会会員はじめ国際海運業界から大きな反発はなかった。

##### (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ており、料率などに変更が加えられつつも2020年3月末現在その多くが継続されている。(SCA公表資料をもとに当協会がとりまとめ。2020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「3・2・1」参照)

現有効期間:2018年1月1日～20年6月30日

根拠規則:Circular No 2/2016(2018年1月・7月、19年1月・6月、20年1月に夫々有効期間延長)

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:2019年10月1日～20年6月30日

根拠規則:Circular No 7/2017(19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)

<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～

根拠規則:Circular No 1/2019

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船全船を対象とする通航料一律割引(25%)との併用可

※但し、上記「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

<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～20年6月30日

根拠規則:Circular No 3/2018(2019年3月、20年1月に夫々有効期間延長)

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(豪州(全域)～北・西欧)>

割引導入:2017年4月4日

現有効期間:2020年1月1日～20年6月30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、20年1月一部改訂)

内容:Cairns/Darwin 間の豪州北岸～Cadiz(スペイン)以北の北・西欧:40%割引

Darwin/Geraldton 間の豪州北西岸～Cadiz 以北の北・西欧:65%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(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～20年6月30日

根拠規則:Circular No 3/2017(2018年1月一部改訂、19年1月・20年1月に夫々有効期間延長)

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(Summedパイプライン揚荷船)>

割引導入:2016年6月16日

現有効期間:2020年1月1日～20年6月30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、20年1月一部改訂)

内容:Arabian Gulf 発、Summed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 (extra pilotage 含む) :US\$15万、復航(バラスト) \$15万

<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:2020年1月1日～20年6月30日

根拠規則:Circular No 1/2018(2019年1月、20年1月一部改訂)

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→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「3・2・1」参照)。

その後当協会からも国際協力機構(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「3・2・3」参照)ものの、ICS/SCA間で調整中の状態が続いている。2020年1月には、ICS事務局長よりSCA長官に国際海運業界/SCA間の定期対話(年1回)の制度化等を内容とするNoU締結を呼びかけるレターを発出したものの、その後2020年3月末まで返答は受領できていない。

## 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2019年度(2018年10月～19年9月)の通航量は、トン数ベースで6.2%の大幅増(4.6億PC/UMS\*)と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ものの、隻数ベースでは前年比ほぼ横ばい(13,785隻、0.07%減)となり、新閘門の開通(2016年6月)による船型大型化を反映したものとみられる。通航料収入に関しては前年度比4.3%増(USD25.9億)となり、大幅増となった。なお、通航料の46.2%はコンテナ船によるものであるが、貨物量(ロングトン)ベースではコンテナ貨物は昨年比8万トン(1.1%)減少した一方、LNG、LPGは夫々15万トン(37.6%)、14万トン(6.9%)増加しており、メキシコ湾からのシェールガスの積み出し本格化が影響を及ぼしていると考えられる。

\*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

#### (1)通航料金改定

ACPは2019年6月14日、2020年1月1日付で概要以下の通航料金改定を実施する旨提案すると共に、同年7月15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24日にパナマで公聴会を行う旨発表した。(通航料提案の詳細については【資料 3-2-2-1】参照。前回の料金改定は船協海運年報2017「3・2・2」、【資料 3-2-2】参照)。

[パナマ運河新通航料金案(2019年6月14日公表)]

- ・自動車船/RORO 船
  - 旧閘門(Panamax):実入り5%、バラスト15%値上げ
  - 新閘門(Neopanamax):タリフ新設。実質一律15%値上げ
- ・ドライバルカー
  - 新閘門通航の鉄鉱石積載船:16%値上げ(12万DWTの場合)
  - バラストの一部(8.5万DWT以上の大型船):12%値上げ(12万DWTの場合)
  - その他:据置き
- ・タンカー:船型等に応じ8%～12%値上げ
- ・ケミカルタンカー:一律8%値上げ
- ・LPG 船:旧閘門8%、新閘門15%値上げ
- ・LNG 船:実入り8.5%、バラスト9%値上げ。復航割引分は8%値上げ
- ・客船:基準改定の上、旧閘門5～7%、新閘門(当協会会員船該当なし)12～26%値上げ
- ・コンテナ船:原則据置き。但し、超大手船社向け大口割引制度を拡大

当協会は、7月12日付で概要以下のパブリックコメントを提出(内藤会長名)【資料 3-2-2】するとともに、ICSにも働きかけ、7月15日付でICS・ASA・ECSA連名で同主旨のコメント

が提出されている。

[パナマ運河新通航料金案に対する当協会の ACP 宛意見書概要]

- ・料金改定実施の 6 カ月前通知は最低条件であり、12 カ月以上前の通知が望ましい。
- ・通航料改定予定日は SO<sub>x</sub> 規制強化の施行日と同日。SO<sub>x</sub> 規制対応コストに通航料コスト増が重なれば、貿易にも悪影響となることが懸念される。
- ・通航料政策に関しては、世界経済の公共財として安定性と予見性が重要である旨を当協会が予てより要請しているところ、パナマ運河はスエズ運河と比較しても短期で値上げを繰り返しており、通航料水準に関する長期計画が示されるべき。
- ・大型船ほど貨物当りの環境負荷は少ないことから、環境対策を考慮すれば、PCC 等に関する新閘門の通航料値上げ率は、少なくとも旧閘門と同水準とすべき。
- ・コンテナ船の大口割引拡大に関しては、公平な競争等の観点から、一部の超大手船社のみを対象とした優遇拡大ではなく、全てのコンテナ船社を対象とすべき。その他の多くの船種については 5~15%の値上げとなるため、将来の荷動きへの影響を懸念。
- ・新通航料体系案に関し、その施行時期延期(最低でも 6 カ月間)も含めて、見直しを要請。

2019 年 7 月 24 日にパナマで開催された公聴会に当協会中島副会長が出席、上記の意見書を基に意見陳述を行った。また、公聴会后個別に、キハーノ ACP 長官他と個別に会談し、在パナマ日本国大使館大脇大使同席のもと、日本および世界の運河利用者の声を傾聴するよう重ねて要請を行った。

この結果、9 月 6 日、ACP は新通航料金に関し、業界からの要請を受け、主な改定実施時期を 2020 年 4 月 1 日に 3 ヶ月延期するとともに、大型自動車船の値上げ幅圧縮を含む以下が最終決定された旨を公表した。

[パナマ運河新通航料金最終版(9 月 6 日公表)]

- ※コンテナ船・客船以外の料金改定は 2020 年 4 月 1 日実施(当初案比 3 カ月延期)
- ・自動車/RORO 船:新閘門(Neopanamax)通航船の実質値上げ幅を 15%→12%に圧縮
- ・客船:料金改定を全て見送り
- ・その他船種:前述当初案通りの率で改定
- ・コンテナ船:大口割引拡大については、当初案通り 2020 年 1 月 1 日に実施

当協会としては多くの船種での値上げ断行は遺憾ながら、ACP が改定時期の延期と、ごく一部の船種とはいえ値上げ率の圧縮に同時に踏み切った点は異例であるためこれを評価し、9 月 10 日以降、内外にこの旨コメント【資料 3-2-2-3】を発表するとともに、ACP 長官にレターを発出。広く関係者に当協会活動の成果を示すとともに、今後の ACP との対話につなげた。

(2)水不足問題に係わる措置(上水サーチャージ導入等)

ACP は 2020 年 1 月 13 日、近年の少雨傾向と水温上昇に伴う水源(ガツン湖)の水位低下に対する長期的解決策を実施する間、運用上必要な水量を維持し、顧客に通航スケジュール

等の確実性を担保するためとして、2020年2月15日付で以下の新料金徴収等の措置を開始する旨を発表した。

〔水不足問題対策措置(2020年1月13日発表)〕

- ・ 上水サーチャージ (Fresh Water Surcharge)の導入
  - 全長 38.1m(125ft)以上の全通航船に対し、US\$10,000 の定額料金を徴収
  - 上記に加え、通航時のガツン湖水位に応じ、通航料の 1~10%を上乗せ徴収
- ・ 通航予約システムの変更
  - 旧閘門(Panamax Locks)の通航予約枠を 23 隻/日から 19 隻に制限(新閘門は変更なし)
  - 予約料の支払期限を前倒し(原則予約確認後 48 時間以内)
- ・ 入港通知関係手数料の導入
  - パナマ電子海事システムへの入港通知入力時に、手数料を徴収。全幅 91ft 以上の場合 US\$5,000。全幅 91ft 未満・全長 125ft 以上の場合は\$1,500。但し、本船が運河を通航した場合は通航料と相殺。(通航キャンセルの場合は返金なし)

本措置は、これまでの対話や、公聴会等を通じて策定された 2020 年 4 月の通航料改定(前項 2(1)参照)には盛り込まれておらず、突然発表されたものであり、かつ、同改定に伴う値上げ実施前に施行されることとなるため、当協会は、新料金を導入前に理由や用途についてより明確・詳細な情報が不可欠との立場の下、1月16日、内藤会長名で駐日パナマ大使に協力要請のレター【資料 3-2-2-4】を発送した他、以前より1月16日に ACP 首脳との面談を予定していた国土交通省副大臣および ICS 事務局長(夫々別の会合)に夫々対応を依頼。加えて、各国際団体や主要船協へも連携を呼びかけた。その概要は次の通り。

〔ガツン湖の水位低下に関わる措置に対する国土交通省、各国際団体や主要船協の対応〕

- ・ 国土交通省青木副大臣/ロヨ運河担当大臣、ACP マロッタ副長官会談(於パナマ、1月16日)  
青木副大臣より、今般の新料金に関しては日本政府・海運界ともに非常に遺憾と認識する旨発言したほか、同行の城福海事局次長からも本追加料金は通航料値上げと同じである旨を指摘。パナマ側は日本側の反応に一定の理解を示したものの、今後の対応についての明言はなかった。
- ・ ICS プラッテン事務局長と ACP バスケス長官の面談(於ロンドン、1月16日)  
プラッテン事務局長より、今回の新料金については実質的に通航料値上げであるにもかかわらず事前協議もなく発表されており、水源問題に関する書面での詳細な説明が必要である旨指摘し、少なくとも実施を延期すべき旨申し入れた。バスケス長官からは、今後説明文書を ICS に送付するとともに、ACP 理事会に今後の対応を相談したい旨表明があった。
- ・ 当協会内藤会長名バスケス ACP 長官宛レター【資料 3-2-2-5】(2020年2月6日送付)
- ・ ASA 事務局長名 // (2020年2月10日送付)
- ・ ICS 事務局長名 // (2020年2月12日送付)
- ・ WSC(世界海運評議会)事務局長名 // (2020年2月13日送付)
- ・ 韓国船協副会長名 // (2020年2月20日送付)

※この他、自民党海運・造船対策特別委員会(村上誠一郎委員長)、海事立国推進議員連盟(衛藤征士郎委員長)は、2月7日、合同で「パナマ運河の通航料金に関する決議」【資料3-2-2-6】を採択。新料金は4月に改定が決定している通航料(一般)に含めるべきであり、海運業界への丁寧な説明を求める、として同日には両委員長ほか関係国会議員団が在京パナマ大使館で臨時代理大使に決議文を手交している。

ACPは上記のレターに対する返信において、チャージ類に関しては通航料一般の更改とは異なり、国内法上、30日前予告で導入・改廃が可能であることから公聴会・パブコメ募集は不要との姿勢を示し、新料金導入の遅れはより厳しい通航制限につながるとして延期も否定。性急な新料金導入に至った背景等の合理的な説明はなかった。

こうした状況を受け、当協会は、国土交通省海事局と連携の上、中島副会長をパナマに急派、2月13日に海事局海洋・環境政策課石原課長らとともにロコ運河担当大臣、バスケスACP長官と会談を行い、再度新料金導入の延期を求めた。先方の説明は概要以下の通り。

[ACP側のガツン湖の水位低下に関わる措置に関する説明(2020年2月13日)]

- ・日本を含め、各国、各団体からの反応を踏まえ、ACPでも再検討を行ったが、水不足は深刻かつ緊急を要するため、新料金は予定通り2月15日より導入する。
- ・予告期間が十分でないとの指摘は受け止めるが、今回の新料金の主たる目的は、新料金による通航料の実質値上げを通じ、市場原理に基づき通航需要(隻数)を抑制し、それにより使用水量の削減を図る点にある。(ゆえに、一義的には、新料金は将来の新水源に係る投資資金確保のためではない。但し、得られた資金の一部が投資や、通航減少によるACPの減収分の補填に使用される点は否定なし。)
- ・直接的な通航制限については、差別待遇を禁止する法令の規定により不可能。
- ・業界に対しては、今後新料金および長期投資プロジェクトに関するより詳細な提供を約束したい。
- ・ACP長官はなるべく早期に来日し、業界や政府と本件について継続して協議する場を新たに設ける意向である。

会談において、バスケス長官は、新料金は深刻な渇水対策につき熟慮を重ねた結果の策であり、業界に負担を課す結果となることは不本意である旨を当初の予定時間を超えて弁明し、訪問団への相応の配慮を示した。

当協会としては、国際海運界、またわが国政府などと協調して強く要請した導入延期が得られなかったことは極めて遺憾ながら、会談で長官が言及した今後の政府を交えた対話において、ACPから新料金に関するより合理的かつ詳細な説明がなされ、同様のショートノータイスでの料金新設追加がなされることのないよう求めていくこととした。

但し、その後2020年3月頃より新型コロナウイルスの影響が世界的に拡大。感染拡大防止策のために国境をまたいだ往来世界的に困難となり、2020年3月末時点では、ACP首脳の来日・会談の見通しは立っていない。

### 3. ACP関係者との面談

#### (1) 当協会代表との定期対話

##### ①2019年4月16日定期対話(キハーノACP長官)

2019年4月16日、キハーノACP長官ほかACP首脳が来日する機会を捉え、当協会/ACP間の定期対話を開催。当協会村上副会長(政策委員長)、商船三井高橋副社長(武

藤会長代理)、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 長井海事局外航課長、北林海運渉外室室長が同席した。

当協会からは通航料金に関し、可能な限り1年前通知がなされるよう求めると共に、18年の定期対話・セミナー(船協海運年報2018「3・2・2・3」参照)で取り上げたLNG船通航枠増に関しACPの対応(1日あたり1→2隻に増枠)を評価した一方で、今後の米国産LNG輸送需要の更なる拡大見込を踏まえた通航枠の早期再拡大を要望したほか、新閘門側壁接触への対策強化(防舷材設置)、喫水制限問題への対応見通し等に関する質問を行った。併せて、キハーノ長官(2019年9月退任、会合時点では見込)の海運業界に留まらない日パ両国の親善へ貢献した功績に触れ、次期長官が現在の良好な関係を維持拡大することへの期待を表明した。

キハーノ長官は通航料金改定について現在検討中である旨と共に、LNG船の通航需要増加見込みへの現段階での対応策を説明し、将来的には1日あたり3~4隻の通航を目指したいとの考えを明らかにした。喫水制限は乾期のガツン湖渇水により行わざるを得ないものとして理解を求めると共に、将来的な対策として新水源をガツン湖へ誘導すること等を検討中断である旨を表明、防舷材は設置位置等も工夫を重ね対応していると説明した。

#### ②2019年11月5日定期対話(バスケスACP新長官)

2019年11月5日、9月に就任したバスケスACP新長官の就任後初来日の機会を捉え、定期対話を開催。会合にはバスケス長官と同時期に交代したペレ駐日パナマ大使らも出席。当協会からは内藤会長、池田副会長、明珍副会長、中島副会長、小野理事長らが出席、国土交通省 北林海運渉外室長が同席した。

当協会からは就任間もなくの訪日を感謝すると共に歓迎の意を表明。通航料金改定(値上げ)に関する2020年4月までの実施延期、自動車船の値上げ幅の圧縮に関しては当協会の意見が反映された点は評価するものの、多くの船種で通航料金が大幅に値上げされた点は遺憾であり、今後の料金改定に際しては事前通知と共に根拠の説明を行うよう求めた(通航料金改定の詳細は前項2(1)参照)。また、LNG船通航枠、喫水制限、通航時の安全対策について今後の展望を説明するよう求めると共に、新閘門の通航船幅の更なる緩和検討を要望した。

バスケス長官は、通航料金が航路の競争力、パナマ国庫への義務、その他国家機関からの期待など、複数の要素によって検討されている旨を説明。LNG船の通航枠増については、要望を踏まえ船種の特性を考慮しキャンセル時のペナルティ見直し等、予約体制見直しの検討を進めていきたいとした。喫水制限問題は、気候変動だけでなくパナマ市民の上水道使用量増加(ガツン湖は同水源)も大きく影響している旨と共に、長期的解決策として様々な手法を検討中であり来年対策を打ち出す予定と説明。安全対策としては新規フェンダー設置を検討中であると共に、2020年度中に新型フローティングフェンダー設置を予定していると説明。船幅制限の緩和も検討したいとの意向を表明した。

また、定期対話は双方に資するものであり、今後も継続していくことを確認した。

### 3・2・3 2018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2018年4月1日～19年3月31日、スエズ運河については2018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。コンテナ船の通航データについては、今回の調査対象期間において当協会会員からの報告はなかったため、本結果には含まれない。(後に加入したコンテナ船関係会員のご厚意により提供頂いた数値については、旧統計数値からの連続性等を精査の上、可能であれば次回以降の調査結果に反映する予定である)



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、上グラフにコンテナ船の通航料が含まれていないこともあり、隻数で見るとパナマ運河については新開門開通前の2011年、スエズ運河については2003年頃の水準と大幅に減少した。