

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 2020 年の通航量は、隻数ベースで前年比約 0.3% 減（18,829 隻）、トン数ベースで 2.5% 減（11.7 億 SCNT*1）となり、報道によれば、新型コロナウイルス感染拡大の影響がありつつも、史上 3 番目の通航量を記録した。2020/21 年度（7 月～6 月）の通航料収入は、特に 2020 年 1 月～5 月の新型コロナウイルス感染拡大による経済減速と、同 5 月以降のコンテナ輸送需要拡大による影響、また 2020 年 4 月以降の一部船種通航料金値上げを反映してか、前年度比 2% 増（USD 約 58.4 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) 通航料金の値上げの実施

SCA は 2020 年 1 月 4 日、4 月 1 日付のスエズ運河通航料金改定を予告（船協海運年報 2019「3・2・1・2」および資料 3-2-1 参照）。本改訂は予告通り 2020 年 4 月 1 日に実施された。なお、SCA は 2021 年 1 月、年内の通航料金改定は行わないとの意向を表明している。

(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 2021 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。2021 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：2020 年 7 月 1 日～21 年 3 月 31 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、20 年 5 月に割引率拡大、7 月に割引率縮小、10 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

内容：Norfolk 以北→Port Kelang 以東：50%割引

Norfolk 以南→Port Kelang 以東：75%割引

Norfolk 以南→Colombo 以東～Port Kelang 以西：55%割引

<コンテナ船（米国東岸発北欧州寄港→アジア）>

割引導入：2020 年 4 月 1 日

現有効期間：2020 年 6 月 15 日～21 年 3 月 31 日

根拠規則：Circular No 3/2020（2020 年 5 月に割引率拡大、6 月 15 日に出発港修正、7 月・10 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

内容：米国東岸発、北欧州（Tangier, Algeciras 含む）寄港→Port Klang 以東：
17%割引

証拠書類提出期限：通航後 180 日以内

※2020 年 9 月 27 日以降、180 日以降も書類提出を認める

<自動車船（北・西欧→アジア）>

割引導入：2020 年 7 月 1 日

現有効期間：2020 年 10 月 1 日～21 年 3 月 31 日

根拠規則：Circular No 5/2020（2020 年 10 月に向地港を若干拡大）

内容：北・西欧（Santander 港まで）発 Port Klang（マレーシア）以東アジア向け航路で、この間の各港で営業寄港のない自動車船に関し、事前申請・通航料満額支払・事後証明書提出を条件として、通航後 1 年以内に支払済通航料の 8%を払戻す。

<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～21 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、20 年 4 月一部割引率拡大、7 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

内容：American Gulf～Arabian Gulf and Kochi 以西：35%割引

American Gulf～Arabian Gulf and Kochi/Singapore 間：55%割引

American Gulf～Singapore 以東：75%割引

証拠書類提出期限：通航後 180 日以内（20 年 4 月 5 日付 Periodical）

※2020 年 9 月 27 日以降、180 日以降も書類提出を認める

<LNG 船（全船対象通航料一律割引）>

原制度導入：1994 年

現有効期間：2015 年 5 月 1 日～

根拠規則：Circular No 8/1994、No 2/2015（20 年 4 月割引率拡大、7 月同縮小）

内容：全 LNG 通航船のタリフを一律 25%割引（30%から縮小、他の各種割引とは異なる証明書類等の提出を要さない即時値引）

<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

<LPG 船（メキシコ湾岸～インド以東）>

割引導入：2020 年 4 月 1 日

現有効期間：2020 年 4 月 1 日～21 年 6 月 30 日

根拠規則：Circular No 4/2020（20 年 7 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

内容：American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～インド以東の以下地域

West of India & Maldives Islands～Kochi 間：24%割引

Kochi～Singapore 間：60%割引

Singapore 以西：75%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：2021 年 1 月 1 日～21 年 6 月 30 日

根拠規則：Circular No 3/2018（2019 年 3 月、20 年 1 月・7 月に夫々有効期間延長、21 年 1 月に一部割引率改訂）

内容：Savannah 以北～Karachi/Cochin 間：20%割引

Savannah 以北～Cochin/Port Klang 間：55%割引

Savannah 以北～Port Klang 以東（極東含む）：65%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～21 年 6 月 30 日

根拠規則：Circular No 2/2017（2018 年 1 月・19 年 1 月・20 年 1 月に夫々一部改訂、20 年 7 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

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～21 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・7 月に夫々有効期間延長、21 年 1 月割引率拡大）

内容：南アフリカ～Iskenderun/Marmaris（共にトルコ）間：45%割引
南アフリカ～Marmaris/Gibraltar 間（黒海諸港を含む）：55%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：2020 年 1 月 1 日～21 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、7 月・21 年 1 月に夫々有効期間延長）

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（extra pilotage 含
む）：US\$15 万、復航(バラスト)\$15 万

証拠書類提出期限：通航後 180 日以内（20 年 4 月 5 日付 Periodical）

※2020 年 9 月 27 日以降、180 日以降も書類提出を認める

<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～21 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、20 年 7 月・
21 年 1 月に夫々有効期間延長）

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

<VLCC（北・西欧→アジア）>

割引導入：2020 年 12 月 1 日

現有効期間：2020 年 12 月 1 日～21 年 5 月 31 日

根拠規則：Circular No 6/2020

内容：北・西欧（Gibraltar 経由）発 Port Klang（マレーシア）以東アジア向け
VLCC/ULCC（25 万 DWT 超、通峡時積載航海船のみ。通峡前の一部揚
荷・通峡後の一部積荷可）に関し、事前申請・事後証明書提出を条件と
して、通峡後 1 年以内に支払済通航料の 48%を払戻す。

<ケミカルタンカー（メキシコ湾・北米東岸～インド以東）>

割引導入：2021 年 1 月 1 日

現有効期間：2021 年 1 月 1 日～21 年 6 月 30 日

根拠規則：Circular No 9/2020

内容：①American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～インド以東の以下地域

：Kochi 以西のインド諸港：30%割引

：Kochi 以東～Singapore 間：55%割引

：Singapore 以東：75%割引

②北米東岸(Miami 以北)～Singapore 以東：45%割引

証拠書類提出期限：1年（料金支払後の払戻し。途中寄港不可；商業目的でない
寄港は港湾当局の証明書類を提出する必要あり）

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2021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2020年度（2019年10月～20年9月）の通航量は、トン数ベースで1.2%の増（4.7億PC/UMS^{*2}）と、2016年度の減少から転じて3年連続の拡大となったものの、隻数ベースでは前年比減（13,369隻、3%減）となり、新閘門の開通（2016年6月）による船型大型化と新型コロナウイルス感染拡大による経済減速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2.7%増

（USD26.6億）となり、付随料金収入も含めると7.2%増（USD34.4億）であり、これは2020年2月に導入された水不足問題に係わる措置（上水サーチャージ導入等、船協海運年報2019「3・2・2」参照）が影響している。貨物量（ロングトン）ベースではコンテナ貨物は昨年比94万トン（1.6%）減少した一方、LNG、LPGを含む石油化学製品（原油を除く）は900万トン（13.7%）増加しており、2019年に引き続き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 より 2019 年 6 月 14 日に提案された、2020 年 1 月 1 日付の通航料金改定は、2019 年 9 月 6 日付の ACP 発表通り、一部船種（新開門通航の自動車船・RORO 船）の値上げ幅を圧縮し、主な料金改定時期を 2020 年 4 月に 3 ヶ月延期の上実施された（詳細は船協海運年報 2019「3・2・2」、【資料 3-2-2-1】参照）。

(2) 水不足問題に係わる措置（上水サーチャージ導入等）

ACP より 2020 年 1 月 13 日に提案され同 2 月 15 日に提案通り実施された、水不足問題に係わる措置（上水サーチャージ導入等船協海運年報 2019「3・2・2」参照）について、当協会は、開始予定の 2 カ月前と突然発表されたものであり新料金導入前に理由や使途についてより明確・詳細な情報が不可欠との立場の下、国土交通省や ICS をはじめとした各団体や主要船協へ連携を呼びかけた。2020 年 6 月 8 日には、中島副会長名で、新料金の導入は「不意打ち」として遺憾の意を伝えるとともに、こうしたショートノーティスの実質値上げの再発防止を訴え、状況が許され次第の来日を求めるレター【資料 3-2-2-1】をバスケス ACP 長官宛て送付した。同レターに対する 6 月 18 日付の返信において、バスケス長官は、新料金を含む適正な措置により今年の乾季は最小限の制限に留められた点を指摘し、今後長期的水源対策を進める^との方針を明らかにするとともに、来日に関しては要請を承知するものの、当面空港が閉鎖されているため困難であるとの見解を示した。

本件に関連して、2020 年 9 月、11 月の自民党海運・造船対策特別委員会でも決議に通航料金においてわが国船社が不当な取り扱いを受けない旨の要求^が盛り込まれている。また、2020 年 12 月には、パナマ運河の水源であるガツン湖の水深が降雨により回復し、満水となった。

(2) 通航予約料金、付随料金（タグ料等）の引き上げを含む料金・予約制度改定

ACP は 2021 年 2 月 17 日、4 月 15 日付で、市場変化と増加する通航需要に対応し、通航容量を適切に管理することを目的として、通航予約料金を最大\$50,000、諸付随料金（タグ料等）を 1～2 割程度引き上げる他、新開門に新たな通航予約枠を設けることを柱とした料金・予約制度改定を行う旨を発表し、当協会は同日付でバスケス ACP 長官名、内藤会長宛本措置に関する説明レターを受領した。

〔通航予約料金、付随料金（タグ料等）等の料金・予約制度改定（2021 年 2 月 17 日発表）〕

- ・ 通航予約料金の改定

- 従来の通航予約の際の船型区分を次の通り見直し。

- 旧開門中型船（Regular, 船幅 27.74 m 未満）：\$10,500

- 旧開門大型船（Supers）：

- 全長 274.32 m 未満かつ船幅 32.61 m 以下：\$40,000

- 全長 274.32 m 以上 294.44 m 以下かつ船幅 32.61 m 以下：\$50,000

- 新開門（船幅 42.67m 未満）：\$70,000

新開門（船幅 42.67m 以上）：\$85,000

- ・ オークション最低料金の改定
 - 旧開門中型船（Regular）：\$ 15,000 据置
 - 旧開門大型船（Supers）：\$55,000（\$ 35,000 からの値上げ）
 - 新開門：\$93,500（\$35,000 から値上げ）
- ・ 新開門特別オークション枠新設
 - 新開門予約枠（現在 8 枠/日）に加え、諸状況によっては 1 枠を「特別オークション枠」（9 枠目）に設定。この場合、最低料金は\$100,000。
- ・ その他通航に伴う付随料金の改定
 - タグ料、綱取料、機関車牽引料（旧開門のみ）、特別測度料、コンテナ船向け視界確保料、検査サービス料、保安料、追加検査料、コンテナ検査料、化学積荷検査料、衛生検査料、停泊料、上下船料、小型船向けシャトルサービス料、油濁関連サービス料の一部につき改定（金額の大きい新開門通航船のタグ料金については、従来の一律\$35,000 から船型等に応じ\$28,500～\$32,500 となるものの、その他の改定対象料金については概ね 1～2 割強程度(料金によってはより大幅なものあり)の値上げ)

本措置は、開始予定の 2 カ月前と、突然発表されたものであり、当協会は、新料金を導入前に理由や使途についてより明確・詳細な情報が不可欠との立場の下、3 月 8 日、内藤会長名で値上げ理由の合理的説明と十分な事前周知を求めるレター【資料 3-2-2-2】を ACP 長官宛て発出。また、ICS は ASA, ECSA と共同で同主旨のレターを 3 月 17 日付発出。当協会レターに対し、3 月 16 日付でバスケス長官より返信を受領。値上げの根拠に関しては、国内法により諸料金を含むすべての通航関係料金は提供サービスに応じた市場価値によって設定することが認められており、コスト回復ベースで設定しているわけでないこと、予約料については、通航予約はオプションサービスであり、諸料金と値上げ幅には差をつけていること、諸料金は旧開門では 2008 年以降据置きであったため、との説明。また、6 ヶ月～1 年前の事前通知は、常に変化する市場を考えれば現実的ではないとのことだった。併せて、LNG 船通航予約枠の拡大（2→3 枠/日）に関し、2022 年中の実現を念頭に需要を見極めたいとの意向が示された。

3. ACP 関係者との面談

新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大の影響に伴う渡航制限により、対面会合が開催できず、2020 年度の ACP との定期対話は実現しなかった。

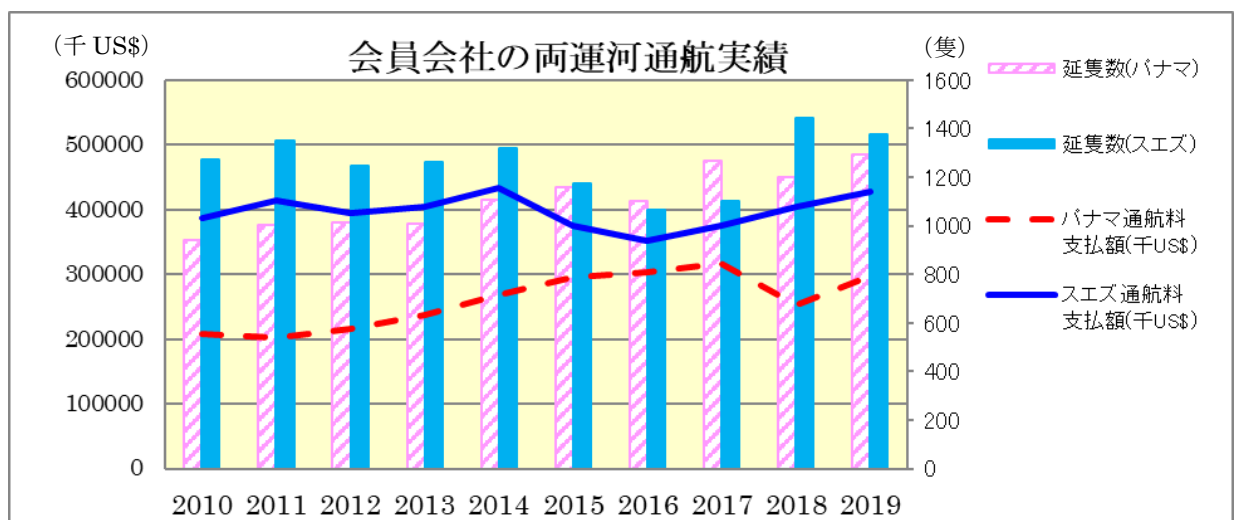
一方、政府間の対話として、2020 年 9 月 16 日、第 1 回日本・パナマ運河協議がオンラインで開催され、国土交通省海事局大坪新一郎局長とバスケス ACP 長官の間で意見交換がなされた。同協議には当協会中島副会長がオブザーバーとして出席。中島副会長は、上水サーチャージ（上記 2（2）参照）に関して、未だに顧客からの理解は得られていないとして、説明を求める大坪海事局長発言を支持するとともに、今後も当協会と ACP との対話（対面）を通し、二者間の関係の維持・発展を図りたい旨発言した。

3・2・3 2019 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2019年4月1日～20年3月31日、スエズ運河については2019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。下表では統計の連続性を考慮し、コンテナ船の通航データについても、コンテナ船関係会員のご厚意により提供頂いた数値を2018年分から遡って追加している。



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、パナマ運河は、2018 年度に通航隻数・支払通航料とも前年比落ち込み（17 年度比隻数 5%減、通航料 20%減）が見られたが、19 年度は回復傾向（18 年度比隻数 7%増、通航料 18%増）にある。スエズ運河は、19 年は前年比で通航隻数は若干の減少（5%減）が見られたが、支払通航料は通航タリフが据え置かれるなか、2016 年以降 4 年間連続で着実に増加しており（18 年比では 6%増）、船型大型化による影響が大きいものと考えられる。