

## 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2021年の通航量は、隻数ベースで前年比約9.9%増(20,694隻)、トン数ベースで8.5%増(12.7億SCNT\*1)となり、2021年3月のコンテナ船座礁による不通期間がありつつも、過去最高を記録した。2021/22年度(7月～6月)の通航料収入は、特に2020年から引き続いての旺盛な輸送需要拡大、2022年2月以降適用された、LNG船・客船を除く全船種に対する通航料金値上げ、同3月以降のほぼ全船種に対するサーチャージ課徴を反映して、前年度比20.7%増(USD約7億)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2021年11月4日、好調な海運市況を含む世界経済の状況や運河の競争力等を勘案し、2022年2月1日よりLNG船・客船を除く全船種の通航料金を6%値上げすることを発表。当協会は発表翌日、国際海運業界との対話を欠いた中での一方向的な値上げ発表を遺憾とし、SCAに対し対話と値上げの再考・延期を求める談話【資料 3-2-1-1】を公表した。

また、ICSを通じ、SCAに同趣旨の書簡(11月30日付)を送付。ICS書簡に対しては、1月上旬、SCAラビア長官名での返信を受領。この中で、SCAは値上げについては2022年の経済・貿易見通しや現下の海運市況、船社の高収益持続予測等を踏まえて決定したものであるとして、値上げ計画の再考を否定、実施時期についても3か月前予告で十分との見方を示し、延期についても受け入れなかった。この結果、値上げは2月1日付で予定通り実施された。

##### (2) サーチャージ課徴の実施

SCAは2022年2月27日、国際海運の伸び、海運経済の改善、運河の改良・サービス拡充に照らし、同3月1日より客船および南航のコンテナ船・自動車船を除く全ての船種に対して、通航料の5～10%に相当する新たなサーチャージの課徴を行うことを発表、同日通航船より課徴が開始された。サーチャージの料率は以下の通り。

- 原油および石油製品輸送タンカー:5%
- ドライバルカー:5%
- LPG船:10%
- LNG船:7%
- ケミカルタンカーおよびその他液体バルクタンカー:10%
- コンテナ船:オンデッキコンテナへの課徴率(段数に応じ2～29%)を北航のみ5～18%  
上乗せ(同7～47%)

- 一般貨物船:7%
- RORO 船:7%
- 自動車船:北航のみ 7%
- Special Floating Unit およびその他船種:7%

2月1日付のタリフ値上げから1か月後にわずか2日間の予告で導入された本サーチャージに関し、当協会は強い遺憾の意を示すとともに、6か月間の実施延期を要請するレター【資料 3-2-1-2】をSCAに送付(3月4日付)した。SCAは同レターに対する6日付の返信で、本件はウクライナ危機を受けた緊急的なもので、延期は受け入れないものの状況によっては改廃もあり得ると表明した。当協会は同返信に対し、再考を促すレター【資料 3-2-1-3】を送付した。

加えて、2022年3月22日、SCAは、前述のサーチャージ料率を5月1日以降以下の通り引き上げることが表明。(→の左側は前述の通りで3~4月に適用、右側は5月以降適用)

- 原油および石油製品輸送タンカー:5%→15%(バラスト航海は5月以降も5%)
- ドライバルカー:5%→10%
- LPG 船:10%→20%
- LNG 船:7%→7%(据え置き)
- ケミカルタンカーおよびその他液体バルクタンカー:10%→20%
- コンテナ船:オンデッキコンテナへの課徴率(段数に応じ北航・南航共通で2~29%)を  
北航5~18%→7~28%上乗せ(同7~47%→9~57%)  
南航については5月以降新たに3~10%上乗せ(同5~39%)
- RORO 船:7%→14%
- 自動車船:北航のみ7%→14%
- Special Floating Unit およびその他船種:7%→14%

当協会はこれを受け、3月29日付でSCAに対し、緊急オンライン対話を呼びかけるとともに事情説明を求めるレター【資料 3-2-1-4】を发出。当協会および当協会会員船社からの呼びかけもあり、同様のレターはICS、ASAのほか韓国船協等他団体からも发出された。2022年3月末現在SCAからの返信を待つ状況にある。

### (3)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導入している。2021年に期限を迎えた割引制度の一部は更新されず、また更新された制度も2022年1月以降は割引料率などが変更(縮小)され、LNG船タリフの一律割引が廃止されたが、2022年3月末現在でも依然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。2022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:2022年1月1日～22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、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、21年4月・7月・22年1月に一部割引率縮小)

内容:Norfolk 以北→Port Klang 以東:30%割引  
Norfolk 以南→Port Klang 以東:50%割引  
Norfolk 以南→Colombo 以東～Port Klang 以西:40%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

< 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:2022年1月1日～22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・7月に夫々有効期間延長、22年1月に割引率縮小)

内容:American Gulf (Miami 以西、南岸含む。以下同じ)  
～Arabian Gulf and Kochi 以西:30%割引  
American Gulf～Arabian Gulf and Kochi/Singapore 間:55%割引  
American Gulf～Singapore 以東:70%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

※LNG 船全船を対象とする通航料一律割引(2022年3月15日通航船以降廃止)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:2022年1月1日～22年6月30日

根拠規則: Circular No 4/2020(20年7月・21年1月・7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: 20%割引

: Kochi～Singapore 間: 55%割引

: Singapore 以東: 70%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: 2022年1月1日～22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・7月・22年1月に一部割引率改訂)

内容: Savannah 以北～Karachi/Kochi 間: 10%割引

Savannah 以北～Kochi/Port Klang 間: 40%割引

Savannah 以北～Port Klang 以東(極東含む): 55%割引

Savannah 以南～Karachi/Kochi 間: 25%割引

Savannah 以南～Kochi 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: 2022年1月1日～22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・7月に夫々有効期間延長、22年1月に割引率縮  
小)

内容: Cairns/Darwin 間の豪州北岸～Cadiz(スペイン)以北の北・西欧: 30%割引

Darwin/Geraldton 間の豪州北西岸～Cadiz 以北の北・西欧: 60%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(アフリカ西岸モーリタニア以南～極東)>

割引導入: 2021年7月1日

現有効期間: 2021年7月1日～22年6月30日

根拠規則: Circular No 2/2021(2022年1月に有効期限延長)

内容: アフリカ西岸モーリタニア以南～Port Klang 以東の極東間: 75%割引

<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～22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・7月・22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

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。また、2021年6月15日付サーキュラーにより、「各種リベートについては、各船の航海終了後、提出された書類に応じてSCAが適用内容の変更・取消を行う権利を有する」「2021年7月1日以降、長距離航路船に対するリベートの申請は電子申請に限る」旨が周知されている。

### 3. 海運業界とSCAの対話

#### (1) 当協会とSCAの対話

1. で言及の通り、当協会はSCAへ、機をとらえて業界との対話を求めてきた。2022年1月16日、当協会友田副会長は、SCAからの招待を受け、池田会長の代理としてドバイ万博内で開催されたSCA主催イベント「Suez Canal Supporting Global Trade against Different Challenges」のパネル討議に参加。船舶大型化等に対応した運河の安全運航管理向上への期待を述べた他、コロナ禍による物流混乱に対する船社の取り組み等を紹介した。

同イベント終了後、万博会場内で、友田副会長はラビア長官と個別に面談。友田副会長より、今後の当協会代表との定期対話確立への強い意欲を示し、ラビア長官も当協会代表のエジプト訪問を心から歓迎すると応じた。また運河通航に関する問題については、友田副会長からの安全性・効率性の高い通航確保の重要性の指摘、通航料金改定時の事前通知期間を最低6か月とする求めに対して、通航確保については今後とも利用者の要請と海上貿易需要の拡大に応えたい旨、また事前通知期間は次回の料金改定検討時には考慮したいとの回答があった。

#### (2) 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おり、2020年1月にはICS事務局長により国際海運業界/SCA間の定期対話(年1回)の制度化等を内容とする覚書締結を呼びかけるレターを発出していた(船協海運年報2020「3・2・1」参照)。(1)で言及のドバイ万博におけるSCA主催イベントにはGuy Platten事務局長も参加したほか、同日程内で同事務局長とSCA長官の面談が実現。ICSは両者間の関係強化や2年に一度の公式ハイレベル定期会合を実施する等の内容を含むMOU締結を打診しており、SCA側も提案に賛同。今後MOU案を最終化し、2022年上半期にもエジプトで署名を行う見通し。

### 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2021年度(2020年10月~21年9月)の通航量は、トン数ベースで8.7%の増(5.16億PC/UMS<sup>2</sup>)と、2017年度以降5年連続の拡大となったも

の隻数ベースでは前年比減(13,342 隻、0.1%減)となり、通航船型の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 11.5%増(USD29.6 億)となり、付随料金収入も含めると 15%増(USD39.5 億)であり、これは 2020 年 2 月に導入された上水サーチャージ(船協海運年報 2019「3・2・2」参照)や、次項(2.)で詳述する付随料金改定、物流需要増に伴う通航予約枠オークションの落札額高騰等が影響しているものと見られる。貨物量(ロングトン)ベースでは構成比率の高い順に石油製品が昨年比 533 万トン(7%)、コンテナ貨物が昨年比 520 万トン(9.1%)、穀物が昨年比 137 万トン(44%)と急増した一方、昨年急伸した LNG、LPG を含む石油化学製品(原油を除く)は 17 万トン(1%)の増に留まった。また、原油、木材・木製品は夫々 62 万トン減(-7%)、29 万トン減(-10%)となった。

\*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

2021年 2 月 17 日発表され、4 月 15 日付導入予定であった通航予約料金および諸付随料金の引き上げ、新通航予約枠の設定(船協海運年報 2020「3・2・2」参照)について、ACP は導入前日の 4 月 14 日、発表後に寄せられた船社や関係団体からの意見を考慮し、通航予約料金の値上げのみ、実施日を 6 月 1 日に延期する旨を発表。ICS/ASA/ECSA も、海運業界の要望に応じて予約料値上げの実施日延期を決定した旨 ACP 長官名でのレターを同日付で受信した。これに対し、当協会は延期を歓迎する談話をプレス発表したほか、4 月 21 日に業界意見の反映を評価するレターを ACP に送付した。ACP/ASA/ECSA も同様の対応を行っている。

なお、通航予約料金の値上げ以外の改定は予定通り 4 月 15 日付、通航予約料金の値上げは 6 月 1 日付で夫々実施された。

### (2) 新通航料金体系案

ACP は 2021 年 4 月以降、今後料金体系の抜本的見直しを行う旨を公式・非公式に示唆していたところ、2021 年 12 月 2 日に開催された国際海運ラウンドテーブルと ACP のオンライン対話(下掲 3. (1))において、新料金の骨子案概要とともに、新通航料金体系案の導入目途が 2022 年中である旨が明かされた。その後、12 月 21 日、ACP は関係者に対し、以下の新料金体系骨子を送付した。

- ・ 新料金は船型(Regulars、Supers、Neopanamax)に応じた 3~4 種類の固定タリフと、積載容量(コンテナは TEU、LNG・LPG 船は容積、ドライバルクは DWT、それ以外は PC/UMS)に比例したタリフ、その他付随サービス料金の合計とする。
- ・ バラスト航海向けタリフを統一、実入り航海の通航料に一定率を乗じたものとする。
- ・ コンテナ船・LNG 船向けの復航割引を廃止する。
- ・ 今後、複数年間の料金改定につき発表する。

- ・ 料金改定の際は、ユーザーが価格転嫁を含む必要な対応を行う期間を考慮し、少なくとも実施 1 年前に通知する。

新体系は、今後 10 年間を見据えたもので、料金体系の大幅簡素化と予見可能性の向上を図るものとされた一方、具体的な料金水準はこの段階では示されなかった。これに対し、当協会は、事前通知期間の拡大とタリフ簡素化を評価する一方、コロナ禍下での異常な市況に基づく料金設定、即ち急激・大幅な値上げは回避すべきであり、市況の料金への組み込みは慎重に行うことを求めるコメント【資料 3-2-2-1】を提出、ICS も同趣旨のコメントを提出した。なお同骨子への意見は当協会と ACP のオンライン対話(下掲 3. (2))、当協会と ACP の面談(下掲 3. (3))でも ACP へ伝えている。

当協会と ACP の面談(下掲 3. (3))において、具体的な料金水準数値も織り込んだ新料金体系案は 2022 年 3 月 24 日の ACP 理事会以降に発表されることが判明したが、3 月末時点では未発表である。

### 3. ACP 関係者との面談

#### (1)国際海運ラウンドテーブルと ACP のオンライン対話

2021 年 12 月 2 日には海運業界を代表する国際海運ラウンドテーブル(ICS、INTERTANKO、BIMCO、Intercargo で構成。本項の対話では Intercargo 欠席)と ACP のオンライン対話が実現し、当協会友田副会長は ICS 運河問題小委員会委員長として参加した。ACP 側からは新通航料金体系案の導入目途が 2022 年中である旨、また同骨子は近日中に公表予定である旨が示された。新通航料金体系案骨子は①開門毎の最低固定通航料、②船型(TEU、パナマトン(PC/UMS)等のユニット単位)、③需給(market condition による dynamic pricing)の 3 要素により構成するとの説明を受け、業界側からは、需給の通航料金への反映に関する懸念等を表明した。(③の要素については、その後、業界からの懸念表明を受け、12 月 21 日に関係者に送付された「骨子案」からは削除された)

#### (2)当協会と ACP のオンライン面談

当協会と ACP との定期対話は、前回(2019 年11月)以降、コロナ禍により中断しているところ、2022 年 1 月 5 日、当協会の呼びかけにより、池田会長と ACP バスケス長官とのオンライン面談が開催された。池田会長からは、通航効率の改善等、運河混雑緩和に向けた ACP の一層の取り組みを期待するとともに、2022 年中の実施が見込まれる新通航料金体系に関し、ユーザーの声を十分踏まえたものとなるよう要請を行い、可能であれば 2 月に友田副会長をパナマに派遣し、対面で率直な意見交換を行いたいとの提案を行った。友田副会長は、新料金体系に関し、前広な周知に努める姿勢を評価する一方、料金の安定性・予測可能性を損なうような急激な改定は避けるべきである旨を強調するとともに、運河の水源地対策・環境対策等の費用回収に際しては、裨益者であるパナマ国民とも適切な負担の共有がなされるよう配慮を求めた。

バスケス長官からは、新料金体系および新たな環境対策に関しては、当協会をはじめとするユーザーと十分協議を重ねたいとの意向が示された。料金水準に関しては、急激な変

化を避け、長期的な値上げを考えている由、また、混雑問題に関しては、ACP で対応検討中の旨夫々説明があった。2022年2月の友田副会長訪問に関しては、諸般の状況を踏まえつつ前向きに対応したい意向が示された。

### (3)当協会とACPの面談

前項(2)で言及のパナマでの対面の面談は、2022年2月23日にパナマにて実施され、当協会から友田副会長が参加、ACPからはバスケス長官、マロッタ副長官、ヴィアル財務担当長官補他が出席した。同面談では友田副会長より新料金体系に関する当協会要望を伝えたところ、新料金体系案の公表から公聴会までの利用者側検討期間の拡大(従来30日間を45日間に延長)、新料金体系導入タイミングの先延ばし(当初2022年10月1日を2023年1月1日に延期)を確認することができた。また、ACPより今後の流れとして、新料金体系案(具体的な数値も織り込んだもの)は3月24日のACP理事会で最終化され、その後公表、同案への公聴会は5月上旬から中旬が見込まれる点等が明らかにされた。

新料金体系案以外の内容としては、新開門通航最大船腹幅の拡大を含む、通航能力最大化を目指している点を確認したのに加え、安全問題に関しては、実務家WGを設置し、新開門フェンダーへの接触事例などオペレーション上の諸問題の解決を目指すことで合意した。また、次回(第5回)の当協会とACPの定期対話は、コロナ禍が落ち着き次第、東京で開催する点を確認した。

### 3・2・3 2020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2020年4月1日～21年3月31日、スエズ運河については2020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、2019 年度に若干の通航隻数・通航料金の回復を見せたものの、20 年度は再び減少傾向(19 年度比隻数 10%減、通航料 11%減)に転じた。スエズ運河は、20 年は通航隻数・支払通航料金とも減少(19 年度比隻数 16%減、通航料 14%減)となった。両運河の通航隻数減については、新型コロナウイルス感染拡大初期の景気停滞が影響していると推察される。