

## 3・1 スエズ・パナマ運河通航料問題

### 3・1・1 スエズ運河

#### 3・1・1・1 通航の状況（運河全体）

スエズ運河庁（SCA）が発表した2022年の通航量は、隻数ベースで前年比約14%増（23,583隻）、トン数ベースで10%増（14億SCNT<sup>\*1</sup>）となり、2021年に引き続き過去最高を記録した。2022/23年度（7月～6月）の通航料収入は、2020年から導入された各種サーチャージに加え、2023年1月の全船種対象の通航料金値上げもあり、前年度比35%増（USD約9.4億）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。

#### 3・1・1・2 通航料を巡る動き

##### （1）通航料金の値上げの実施

SCAは2022年9月17日、（コロナ禍による混乱物流を背景とする）海上運賃高騰を理由に2023年1月1日付けで全船種タリフの値上げ（バルカー・客船10%、その他15%）を行うと発表。タリフの改訂は2022年2月1日（LNG船・客船を除く全船種の通航料金を6%値上げ）にも実施されており、短期間かつ繰り返し一方的な値上げを行うことは世界経済の健全な発展と円滑な海上輸送の確保を阻害しかねないとの見解の下、当協会は2022年10月にICS（国際海運会議所）運河委員会で対応を協議した（3・1・1・3で言及の通り、ICSは2023年2月28日にエジプト・イスマイリアにあるSCA本部を訪問し、ラビア長官等との対面対話を実現。なお、値上げは予定通り1月1日付で実施）。

##### （2）サーチャージ改定の実施

SCAは2022年3月22日、同月1日に導入したサーチャージ（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対象、通航料の5～10%）の料率を、「ロシア・ウクライナ戦争の影響による物価高騰」を理由に2022年5月1日付で7～20%に引き上げることを発表した（船協海運年報2021「3・2・1」参照）。これを受け、当協会はSCAに対して緊急オンライン対話を呼びかけると共に事情説明を求めるレター【資料3-1-1-2】を3月29日付で発出。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の他、韓国船協等からも発出された。これに対し、2022年4月14日付でSCAのエルサイド計画調査研究局長名で受領したEメールには、値上げは燃料油や運賃・傭船市況、他の航路との競争力を考慮して決定したものであり、また、海運業界では短期間で運賃や燃料割増料金（BAF）が改訂されるなど市況の変動が大きいことからサーチャージの3か月前予告は受け入れられないと見解が示された。

その後も、SCAは2023年2月14日、「世界貿易の顕著な成長と海運経済の改善」を理由に、石油タンカーおよび石油製品輸送タンカー向けサーチャージ料率を2023年

4月1日付けで夫々15%から25%に引き上げる（バラスト航海の場合は5%から15%に引き上げ）ことを発表している。2023年3月末時点の料率は以下の通り。

- 原油および石油製品輸送タンカー：25%（バラスト航海は15%）
- ドライバルカー：10%
- LPG船：20%
- 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：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2～29%）  
北航7～28%上乗せ（同9～57%）  
南航3～10%上乗せ（同5～39%）
- 一般貨物船：7%
- RORO船：14%
- 自動車船：北航のみ14%
- Special Floating Unit およびその他船種：14%

### （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、2023年3月末現在でも依然として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。2023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～23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、7月に割引率縮小、23年1月に割引率改定）

内容：Norfolk以北→Port Klang以東：35%割引

Norfolk以南→Port Klang以東：55%割引

Norfolk以南→Colombo以東～Port Klang以西：45%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～23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・22年7月に有効期間延長、23年1月に一部改訂・有効期間延長）

内容：American Gulf（Miami以西、南岸含む。以下同じ）

～Arabian Gulf and Kochi以西：25%割引

American Gulf～Arabian Gulf and Kochi/Port Klang間：55%割引  
（従来は Kochi/Singapore 間）

American Gulf～Port Klang 以東：70%割引（従来は Singapore 以東）

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

※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～23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、22年1月に割引率縮小・22年7月に割引率拡大、23年1月に一部改訂）

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：25%割引

：Kochi～Port Klang間：55%割引

：Port Klang 以東：75%割引

北米東岸（Miami以北）～インド以東の以下地域

：Kochi～Port Klang間：25%割引

：Port Klang 以東：35%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～23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・7月に割引率縮小、23年1月に割引率再拡大）

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/Port Klang間：65%割引

Savannah以南～Port Klang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～23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・7月に割引率縮小、23年1月に割引率拡大）

内容：Cairns/Darwin間の豪州北岸～Cadiz(スペイン)以北の北・西欧：25%割引

Darwin/Geraldton間の豪州北西岸～Cadiz以北の北・西欧：55%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～23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～Guinea湾

～Arabian Gulf（Muscat以西）：15%割引

～Karachi/Kochi間：25%割引

～Kochi以東（極東含む）間：75%割引

アフリカ西岸Guinea湾以南

～Arabian Gulf（Muscat以西）：70%割引

～Karachi以東（極東含む）：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～23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、7月に一部割引率縮小、23年1月に一部割引率縮小）

内容： US Gulf／Caribbean area→Karachi／Cochin 間：30%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 以東：75%割引

更に、上記通航料割引とは別に、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、一部船種別割引制度との併用が可能である。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ため、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・1・1・3 海運業界と SCA の対話

#### (1) 当協会と SCA の対話

3・1・1・1 で言及の通り、当協会は機をとらえて SCA に業界との対話を求めてきたところ、2022 年 1 月にドバイで行われたラビア長官との会談が実質的な契機となり、同年 4 月 26 日には SCA のエルサイド計画調査研究局長等とのオンライン会談が実現、通航料金・サーチャージ改定の際の事前周知期間への見解に関して議論は平行線を辿ったものの、相互理解促進のために定期的な対話を行うことや、当協会の SCA 訪問に向けた調整を行うことで合意した。その後も SCA と継続なコミュニケーションが行われた結果、2023 年 2 月 28 日にエジプト・イスマイリアにある SCA 本部で ICS と SCA の対面対話が行われる際に友田副会長も ICS 運河委員会委員長として参加する機会を捉え、翌日（3 月 1 日）に当協会と SCA の協議が別途行われ、当協会は通航料改定メカニズムの透明性（改定の根拠となる市況データの開示）および十分な通知期間（サーチャージの場合、最低 90 日）の確保等を改めて要請。2021 年に同運河で発生した重大事故から得られ教訓も踏まえつつ、安定的かつ安全な通峡環境を整えるための課題を協議していくことについては合意に至った。

#### (2) ICS と SCA の対話

当協会が加盟する ICS においても、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おこなうよう求めており、2022 年内にも国際海運業界／SCA 間の定期対話（年 1 回）の制度化等を内容とする覚書を最終化し締結する方向で調整していた（船協海運年報 2021 「3・2・1」参照）。その結果、ICS 会長・事務局長他が 2022 年 5 月にエジプトを訪問し、SCA 本部でラビア長官と面談、年 1 回の定期対話を含むコミュニケーション深化等を目的とした覚書（MOU）を締結。さらに、ICS は同定期対話の枠組みの下、2023 年 2 月 28 日に SCA 本部でラビア長官との対面対話が実施され、ICS からはガイ・プラトゥン事務局長の他、（上述の通り）当協会からは運河委員会委員長の友田副会長が参加した。今後も共通の課題について互いに知見を提示していくべく、対面とリモートを組み合わせ、定期的に対話していくことが確認されるとともに、MOU の 1 年更新が合意された。

## 3・1・2 パナマ運河

### 3・1・2・1 通航の状況（運河全体）

パナマ運河庁（ACP）が発表した2022年度（2021年10月～22年9月）の通航量は、トン数ベースで0.4%の増（5.18億PC/UMS<sup>\*2</sup>）で2017年度以降6年連続の拡大、隻数ベースでは前年比6.3%の増（14,134隻）となった。通航料収入に関しては前年度比2%増（USD30.2億）となり、付随料金収入も含めると9.2%増（USD43.2億）を記録。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（3・1・2・2（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605万トン（7.5%）増、コンテナ貨物が昨年比100万トン（1.61%）増を記録した一方、穀物は昨年44%の伸びから一転して592万トン（13%）の減となった。LNG、LPGを含む石油化学製品（原油を除く）は28万トン（1.7%）の増に留まった。また、原油は83万トン減（-8.7%）となったものの木材・木製品は21万トン増（8.6%）、石炭、鉄鉱石等の鉱石は夫々146万トン増（10.7%）、158万トン増（15.4%）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。

### 3・1・2・2 通航料を巡る動き

#### （1）新通航料金体系案

ACPは2021年4月以降、2023年以降適用される料金体系の抜本的見直しを行う旨を公式・非公式に示唆しており、2021年12月には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、関係者へは新料金体系骨子が送付されていた（船協海運年報2021「3・2・2」参照）。

2022年4月1日、ACPは、具体的な料金水準を含む新通航料金体系案を公表。従来の方針通り、新料金は①通航する閘門（船型等により若干の分類あり）、②船舶の積載容量（コンテナ船の場合TEU、LNG/LPG船の場合m<sup>3</sup>、ドライバルカーはDWT、その他船種はパナマトン）、③その他付随サービス、の各料金の合計となることになった。そのうち、①の閘門別タリフについては、各船種ともほぼ共通・3年間変動なしである一方、②の積載容量別タリフについては船種毎に単価・単位に差があり、毎年引き上げられることとなる。

本改訂の周知期間は9カ月で設定されており、当協会をはじめとする海運業界の要望を反映したものとなっており、また、3年計画での値上げをするため、ACPの観点からは予見可能性に一定の配慮が見受けられるものの、前例のない極端な大幅値上げとなる。

本提案に対して、ACP は 5 月 17 日を締切に関係者からの意見書提出を求めたため、当協会は 5 月 16 日に、事前周知期間に関する配慮は評価するものの、極端な幅の値上げについては、国際インフラであるパナマ運河の長期安定的な持続性と両立を欠くとの意見書【資料 3-1-2-1】を提出。その他、ICS/ASA/ECSA (INTERTANKO、INTERCARGO もサポート表明) や韓国船協・荷主団体からも意見書が提出された(意見書を提出したのは当協会を含め計 17 社・団体)。さらに、5 月 20 日にパナマで開催された公聴会には当協会からも参加し、前例のない市況に基づく通航料設定は適切ではないことを指摘するとともに、投資との関連性を含めた合理的な説明および値上げ幅の圧縮を求めた(当協会意見書概要および公聴会の模様については[こちら](#)を参照)。

ACP は公聴手続きを踏まえた新料金最終版を 7 月 13 日に公表。バラスト通航・空コンテナに係る値上げ幅を若干引き下げ、客船に係る値上げ実施を 1 年延期する他は、当初案通り 23 年 1 月からの適用開始が決定され、当協会は 7 月 15 日付で同最終版に対する当協会談話【資料 3-1-2-2】をプレス発表し、実質的に値上げ幅の見直しがなされなかった点に遺憾を表すとともに、今後事業環境が大きく変化した際の速やかな体系・料率見直しの必要性を強調した(2023 年 1 月 1 日より、新通航料金体系が予定通り適用)。

## (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

2022 年 10 月 17 日、ACP は 2023 年 1 月 1 日の新料金体系実施と同時に、上水サーチャージ料率の一部見直し(ガツン湖水位が 85.5ft を上回った場合、料率(これまで一律 1%徴収)を 85.5ft<水位≤89.0ft の場合、段階的に 1→0%に近付け、水位が 89.0ft 超となれば 0%)、オペレーションに係る料金新設(ポートキャプテン検査料等)、コンテナ船視界不良対策料廃止、予約に係る料金見直し(予約変更料導入等)を行うことを発表した。

### 3.1.2.3 ACP 関係者との会談

#### (1) 当協会と ACP の会談

当協会と ACP の会談はコロナ禍により 2019 年 11 月以降中断していたが、2022 年 5 月の公聴会(3.1.2.2 (1) 参照)の機会を捉え、友田副会長とバスケス ACP 長官との個別会談が行われた。その中で、当協会からは改めて新料金体系に対する国際海運業界全体の意見を表明したところ、同長官からは、日本から公聴会に参加したことへの謝意が示された上、今回の新体系は直近の高騰した市況ではなく、より長期的見地から資本投資を含んで提案したもの等説明があり、ACP 理事会からの指示がない限り提案見直しの予定はないものの、料金については引き続き丁寧な説明に努める旨の表明があった。

#### (2) 当協会と ACP の定期対話(当協会会長らのパナマ訪問)

2023 年 3 月 13 日、当協会池田会長は当協会会長として初めてパナマを訪問し、パナマ大統領との面会に加え、ACP バスケス長官らとの定期対話を行った。同対話では当

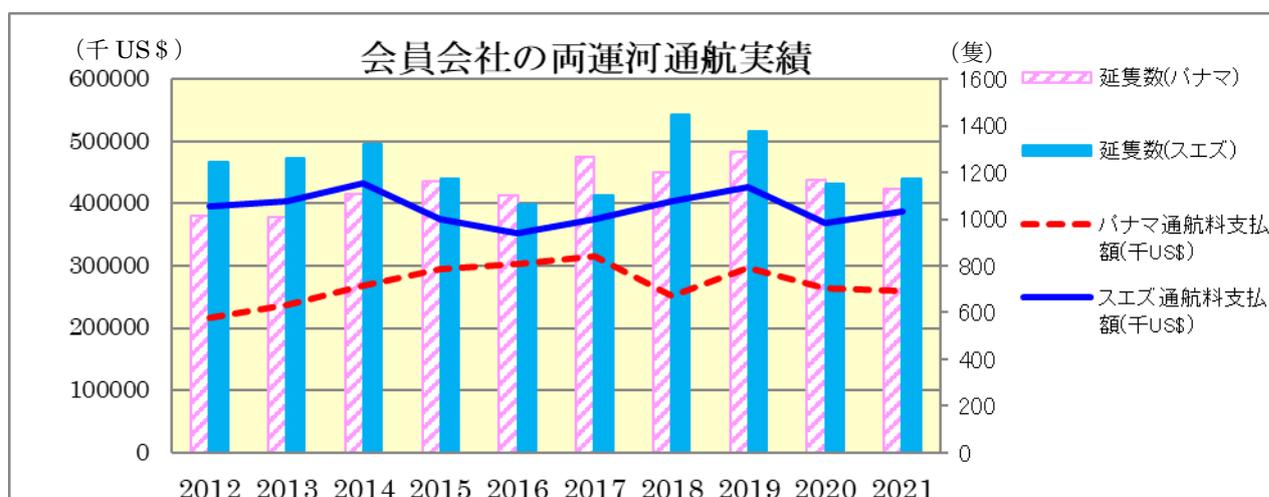
協会より、運河の持続可能な運営を確保するためには、「長期的な通航料政策」のみならず、恒常的な運河混雑の下、「恒久的水源確保対策」や「通航の効率性向上および受入能力拡充」、さらには「通峡安全確保」等の問題について、ACP とユーザーが相互共通課題として認識し、継続的に対話していくことが肝要と指摘。その上で、次回の定期対話を来年のしかるべきタイミングで東京にて開催できることを期待する旨を池田会長より発言した。さらに、友田副会長からは、安全通峡および運河の効率運用の最大化は共通の目標であり、定期対話に加え、実務者レベルでの協議も引き続き活用し、市場環境の変化や双方の見解の差異について今後も対話を継続するよう要請。バスケス長官からは、定期対話の深化に賛同すると共に ACP の目下の重要課題は上水の確保であることを示し、新水源確保プロジェクトの入札再開に時間を要しているものの、2028 年にプロジェクト完了を目標とする点に変更ないことを強調。また、運河を通峡する船舶の CO<sub>2</sub> 排出量も通航料に紐づける考えを示し、環境性能の高い船舶へのインセンティブ導入を検討することを示した（詳細は[こちら](#)）。

### 3・1・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 2021 年 4 月 1 日～22 年 3 月 31 日、スエズ運河については 2021 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、コロナ禍の影響が顕著であった前年に引き続き隻数・支

払通航料（ドルベース）ともに小幅な減少傾向（20年度比隻数6%減、通航料11%減）となった。スエズ運河は、前年比通航隻数・支払通航料金とも多少の回復（20年度比隻数2%増、通航料5%増）を見せたが、19年の水準には及ばなかった。両運河の通航実績推移については、新型コロナウイルス感染拡大の景気停滞等が影響していると推察される。

# JAPANESE SHIOWNERS' ASSOCIATION



Kaiun Building, 2-6-4, Hirakawa-cho

Chiyoda-ku, Tokyo 102-8603, Japan

Tel : +81-3-3264-7180

Fax : +81-3-5226-9166

E-mail: int@jsanet.or.jp

---

29 March 2022, Tokyo

His Excellency, Admiral Rabie  
Chairman of the Suez Canal Authority

Dear Admiral,

Thank you for providing us with a questionnaire to seek customers' voices concerning the Canal's surcharges, tolls, services and so on early this month, which has already been disseminated to JSA member companies. I principally appreciate your positive efforts toward ensuring better communication between the Suez Canal Authority and its customers.

In the meantime, we learned from your website on 23 March that the surcharges introduced on 1 March would be revised considerably upward from 1 May 'in line with the significant growth in global trade and the improvement of ships' economics'. While we perceived your consideration on the prior notice period and understood that the surcharges were temporary in nature, we respectfully indicate that the mechanism of the surcharges is not so clear to date that we cannot foresee the timing and scale of the review, which may create an unrest situation for Canal users, including shippers. And I should confess that three consecutive toll increases in four months have brought an unpleasant surprise and strong confusion among our members and stakeholders in using our services, who have been calling for a six-month prior notice period on any toll adjustment, as you have been aware.

I would therefore like to propose to hold an emergency web dialogue meeting as soon as possible between the SCA and the industry in order for us to obtain a better understanding on the surcharges and to complement users' voices, which the five-choices questionnaire cannot fully represent.

I sincerely appreciate your understanding on this issue and look forward to your consideration.

Yours sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Ikeda', with a long horizontal flourish extending to the right.

Junichiro Ikeda

President

The Japanese Shipowners' Association



## JAPANESE SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Kaiun Building, 2-6-4, Hirakawa-cho  
Chiyoda-ku, Tokyo 102-8603, Japan  
Tel : +81-3-3264-7180  
Fax : +81-3-5226-9166  
E-mail: int@jsanet.or.jp

16 May 2022, Tokyo

Dr Ricaurte Vásquez Morales  
Administrator/CEO  
Panama Canal Authority of the Republic of Panama

Dear Administrator Vásquez

The Japanese Shipowners' Association (JSA), which is a nationwide maritime organisation consisting of 126 Japanese shipping companies, hereby submits its comments with respect to the proposal to modify the Panama Canal Tolls System published by the Panama Canal Authority (ACP) on 1st April 2022.

Before commenting on the proposal this time, on behalf of the Japanese shipping industry, the JSA greatly appreciates the ACP's various and successive efforts to date in order to support global trade even during the COVID-19 pandemic period.

With regard to the respective proposal, first of all, the JSA values that the ACP this time has published it well in advance of the planned implementation with a longer formal consultation period than the ACP's previous toll amendments, which has allowed us to consult with our member companies and fellow international associations. We do hope that the ACP will continue informal dialogues with key industry players concerning the level of the new tariffs and so on by segments such as containerships, LPG/LNG vessels, bulk carriers, vehicle carriers and tanker vessels, which the Administrator indicated before.

The JSA also basically welcomes the ACP's intention to simplify the current complicated toll system, while the loyalty programme for containerships should be retained in light of the high level of the toll already for them and inherent nature of the liner market, which has long been highly volatile and has produced cut-throat competition down the centuries.

In the meantime, the JSA has a strong reservation over the scale of the proposed toll increase. In accordance with our calculations, the increase rates for some tanker vessels, LPG vessels and reefer vessels as of January 2025 may exceed 80% from the current tariff, which, we should say, is an extreme and unprecedented scale of rate rise for such a global infrastructure. We would greatly appreciate it if the ACP could clarify the situation in relation to the future operational/capacity improvement plans, including the Fresh Water Surcharges and the proposed toll increases, for this time. Otherwise, we would have to say that a toll hike on such a scale would not be compatible with the long-term sustainability and credibility requirements of a global infrastructure. We would

therefore respectfully urge the ACP to make a further clarification concerning the reason for the significant level of rate increases or to squeeze the rate of increase to a more sustainable level.

While we assume that the level of the new tariffs was stipulated under the historical shipping market conditions caused by the COVID-19 pandemic and the more recent geopolitical crisis, as we have stated before, we believe that the linkage between the present soaring shipping market and the Canal tolls should be minimal. We are afraid that the proposed expensive toll which was set under the current extraordinary market would have a significant impact on the transport cost and could lead to a decline of the transit volume when the freight market deteriorates. We firmly believe that a stable toll from a longer-term perspective based on the normal market condition is more desirable for both of the Canal and its users.

As for another concerning point of the proposed tariff, we would like to indicate that the markups for vessels in ballast will generally be larger (around 20%) than the same vessels in laden. For example, the current tariff of a Neopanamax (73,000 PC/UMS) PCC with L/F 55% is approximately \$364k and will be \$501k in 2025, which represents a 38% increase in three years. However, the current tariff of the PCC in ballast is roughly \$281k and will be \$451k, which means a 60% increase for the same period. As ballast voyages do not generate direct economic benefit for shipping companies, especially during the period of overtonnage, the JSA is strongly concerned that the proposed tariff modification would put an excessive burden on shipping companies, and would request the ACP to review the tariff level.

We also would appreciate it if you could further clarify the reason(s) behind the difference in the rate of increase depending on vessel sizes/types, compared with the current tariff, which our customers are willing to know.

In addition, when you implement the toll amendment on this scale, we believe that an introduction of an incentive scheme for eco-friendly vessels, such as LNG fuelled vessels, should also be considered to promote the use of the 'green route'.

Lastly, we consider it important that the management of the Canal and its users jointly cooperate to gain efficiency of the transits and substantive capacity expansion, especially when we are facing rather constant congestion problems. The JSA hopes that this issue will be a core focus of the regular dialogue with the ACP as a common, mutual agenda item of concern.

We would greatly appreciate your sincere consideration of our above comments.

Yours sincerely



Junichiro Ikeda  
President  
The Japanese Shipowners' Association

CC: H.E. Carlos Peré, Ambassador and Consul General of the Republic of Panama in Japan

2022年7月15日  
一般社団法人 日本船主協会

## パナマ運河新通航料体系について

パナマ運河の新通航料体系に関し、同運河庁(ACP)は7月13日付で、当初案(4月発表)を一部微修正の上、予定通り2023年1月より実施することとなった旨の発表をしております。

船種・船型によっては3年間で前例ない大幅な値上げにつながる今回の新料体系案については、当協会のみならず韓国船協や、ICS/ASA/ECSA\*といった国際海運団体、更には日本LPGガス協会を含む荷主からも懸念を示す意見書が提出されており、5月20日にパナマで開催された公聴会には当協会常勤副会長友田圭司(ICS運河問題小委員会委員長、ASA海運政策委員会委員長)が出席し、値上げ幅等の再考を直接要請しておりました。

パナマ政府の閣議決定を受けた今回の発表においては、バラスト通航時の通航料金の料率等が微修正されたほかは、値上げ幅・実施時期とも4月の提案通り実施することとされましたところ、友田副会長の談話は以下の通りですので、お知らせ致します。

-----  
<友田副会長談話>

- ・船種・船型によっては3年間で通航料が現行比約2倍となる今回の新料体系は、現下の特異な事業環境が2025年以降も継続する前提で設定されたものと捉えている。このような環境は、新型コロナウイルスの世界的パンデミックを契機とした類例のない外部要因により現出したものであり、中長期的には、大幅な事業環境の再変も十分予見しうところである。当協会はこの点に関し、ICSなどの国際団体と協調し、意見書および公聴会での意見陳述、ACPとの個別対話等を通じ指摘し、料率や料金の枠組みの再検討を強く要請してきたが、遺憾ながら今回は受け入れられないこととなった。
- ・当協会としては今後、事業環境に大きな変化が現出した際には料率を含めた料体系を速やかに見直すようACPに求めるとともに、こうした環境変化に関しては、ACPとの定期協議などの機会を通じ、一層の適時適切なコミュニケーションに努める所存である。
- ・一方、前述の意見書でも表明した通り、今回の新料金提案において、当協会の予てからの要請に沿って半年以上の事前周知期間が確保された点、およびユーザーの分かりやすさにつながる体系簡素化が図られた点は評価している。加えて、提案後の公聴期間における関係者の意見を反映し、部分的かつ小幅とはいえバラスト通航・空コンテナに係る値上げ幅および客船の値上げが見直された点については、ACPの対話姿勢の表れと認識しており、歓迎したい。
- ・ACPとの対話においては、当協会は料金問題に限らず、安全通航問題、オペレーション効率の向上に向けた必要な諸事項、更には代替燃料問題を含む環境対応等について惜しみなく情報交換・協力を進める所存であり、既に双方のワーキングレベルでの定期コミュニケーションも開始している。

- ・ パナマ運河は世界の人々の暮らしを支える重要なサプライチェーンの要であり、当該ルートを利用する全てのステークホルダーが安定的なサービスを楽しむことができるよう、当協会は ACP に対し、料金問題を含め今後も積極的な働きかけを継続する所存である。

\*ICS (International Chamber of Shipping／国際海運会議所) :

当協会が加盟する世界約 40 カ国・地域の船主協会の国際団体。会員船腹量は世界商船隊の 80%以上を占める。

ASA (Asian Shipowners' Association／アジア船主協会) :

当協会が加盟するアジア 7 カ国・地域の船主協会の地域国際団体。会員船腹量は世界商船隊の約 50%を占める。

ECSCA (European Community Shipowners' Association／欧州共同体船主協会) :

欧州 19 カ国の船主協会が加盟する地域国際団体。

<ACP プレスリリース (ご参考) >

<https://pancanal.com/en/simplified-tolls-structure-approved/>

以上