

## 3・1 スエズ・パナマ運河通航料問題

### 3・1・1 スエズ運河

#### 1. 通航の状況（運河全体）

2023年のスエズ運河通航量について、隻数ベースで前年比 10.9%増（26,434 隻）、トン数ベースで 11.2%増（16 億 SCNT<sup>\*1</sup>）となり、前年に続き過去最高を記録したと報道されている。上半期は好調に推移していたものの、下半期に入るとその伸びが鈍化し、さらに 12 月に入り紅海での武装勢力による船舶攻撃の影響を受ける形となった。

\*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。

通航隻数が増加するなか、スエズ運河庁（SCA）は 2020 年以降、通航料金を度重なり引き上げていることから、当協会は通航料改定にかかる透明性・予見可能性の改善、十分な事前周知期間の確保および事前協議・公聴会の創設を求めることを基本方針に、国際海運会議所（ICS）やアジア船主協会（ASA）等とも連携して、SCA に対し業界の懸念事項を表明するとともに、定期的な対話を求めている。2023 年度中の通航料金（タリフやサーチャージ等）の動向や、当協会をはじめとする海運業界と SCA の対話実績は以下の通りである。

#### 2. 通航料を巡る動き

##### （1）通航料の値上げ実施

SCA は 2023 年 10 月 16 日、2024 年 1 月 15 日付けで通航料（タリフ）を船種により 5%または 15%引き上げると発表した（Circular（7/2003））。

##### 【通航料改定の概要（Circular（7/2023））】

- 従来のタリフ（Toll）より 15%値上げ：  
原油タンカー、プロダクトタンカー、LPG 船、LNG 船、ケミカルその他の液体バルクタンカー、コンテナ船、自動車船、客船、浮体設備。
- 従来のタリフ（Toll）より 5%値上げ：  
ドライバルカー、一般貨物船、RoRo 船、その他船舶。
- コンテナ船の一部航路値上げ対象外：  
コンテナ船については、欧州北西に所在する港から東南アジア地域に所在する港に直接連絡する航路に限り、当該航海前に SCA に申請・運河通航後に申請がなされた場合は、従来タリフ（Toll）を適用（Circular（8/2023）にて詳述）。

SCA は上記値上げの背景等について詳細な説明を行わなかったことから、当協会は ICS・ASA 他の国際海事団体と協力しつつ、①通航料金改定に係る価格メカニズムが不透明であり、値上げの理由について詳細な情報・根拠を提示すること、②業界側はこれ

まで6ヶ月前の通知を求めてきたところ、今回は3ヶ月前であることから実施時期を再考すること（3か月の通知期間では特に荷主との長期契約の下で運航する船舶について、荷主側の理解を得るのは困難）、③現在、船種毎のサーチャージが適用されているところ、今回の値上げを受けてサーチャージを取り下げること、という3点を求めるレターを10月24日付でSCAラビア長官宛に発出した。これに対してSCAは、11月1日付レターの中で、通航料（タリフ）の値上げは2024年以降の世界経済・海運市況（運賃・用船料改善）予測に基づくこと、原油価格高止まりのためスエズ運河利用により最大限のコスト削減が実現すること、海運市況変動が大きいために6か月前周知は困難である旨回答。そのため、当協会は更なる対応として以下内容のレターを11月7日付で発出した他、ASA事務局に働きかけ、ASA、ICS、ボルチック国際海運協議会（BIMCO）、国際乾貨物船主協会（INTERCARGO）、国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）およびWSC（世界海運評議会）が共同署名するレターを12月7日付でSCAに発出した。

**【当協会レター（11月7日付）骨子】**

- ・ 通航料値上げの根拠とする2024年以降の海運市況予測を行う上で参照とする指標やその配分について、今後の通航料改定予測可能性確保の観点から、詳細情報提供願いたい。タリフは（サーチャージと異なり）中・長期的な投資費用に基づき設定されるべき。
- ・ 今回の値上げ発表においても事前通知期間が3か月だったのは遺憾。タリフ改定時は最低6か月前に通知すべき。
- ・ 通航料値上げを予定通り行う場合、同値上を正当化する明確な基準や証拠に基づきサーチャージを見直すべき。

**(2) サーチャージの状況**

SCAは2023年2月14日に「世界貿易の顕著な成長と海運経済の改善」を理由として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%に引き上げることを発表（詳細については『船協海運年報2022』ご参照）。現在（2024年3月時点）も同料率のサーチャージが適用されている。

**(3) スエズ運河の通航料金割引制度**

SCAはこれまで、パナマ運河経由や喜望峰経由の通航ルートとの競争を意識し、各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を受け、従前のコンテナ船やVLCCを対象とした多様な通航料割引制度を導入している。2023年3月時点の割引制度一覧は以下の通り（SCAのサーキュラーおよび公表資料をもとに当協会がとりまとめ）。

**【航路によるディスカウント】**

<コンテナ船（米国東岸→アジア）>

割引導入：2016年3月7日

現有効期間：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 2/2016（24年1月に割引率改定・有効期間延長）

内容：Norfolk 以北→Port Klang 以東 : 40%割引

Norfolk 以南→Port Klang 以東 : 60%割引

Norfolk 以南→Colombo 以東～Port Klang 以西 : 50%割引

証拠書類提出期限：原則、通航後180日以内

#### <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：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 7/2017（24年1月に有効期間延長）

内容：

American Gulf（Miami 以西、南岸含む）

～Arabian Gulf（Sur/Cochin 間） : 30%割引

American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Cochin/Port Klang 間 : 60%割引

American Gulf（Miami 以西、南岸含む）～Port Klang 以東 : 75%割引

American Gulf（Miami 以北）～Karachi/Cochin 以西 : 10%割引

American Gulf（Miami 以北）～Cochin より東 : 35%割引

証拠書類提出期限：原則、通航後180日以内。

#### <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7月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 4/2020（24年1月に有効期間延長）

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～Cochin 間 : 25%割引

～Cochin～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

～Cochin～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～インド以東）>

割引導入：2018年3月1日

現有効期間：2022年7月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 3/2018（24年1月に有効期間延長）

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

Savannah 以北～Cochin/Port Klang 間 : 40%割引

Savannah 以北～Port Klang 以東（極東含む）	: 55%割引
Savannah 以南～Karachi/Cochin 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7月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 2/2017（24年1月に有効期間延長）

内容：Cairns/Darwin 間の豪州北岸～Cadiz（スペイン）以北の北・西欧	: 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～24年6月30日

根拠規則：Circular No 2/2021（24年1月に有効期間延長）

内容：アフリカ西岸モーリタニア以南～Guinea 湾発	
～Arabian Gulf（Muscat 以西）	: 15%割引
～Karachi/Cochin 間	: 25%割引
～Cochin 以東（極東含む）間	: 75%割引

アフリカ西岸 Guinea 湾以南発

～Arabian Gulf（Muscat 以西）	: 70%割引
～Karachi 以東（極東含む）	: 75%割引

<原油タンカー（メキシコ湾以南の米州～アジア）>

現有効期間：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 1/2018（24年1月に一部改訂・有効期間延長）

内容：US Gulf（Miami 以西）	
/ Caribbean area（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒より北）	
～Sur/Karachi 間	: 25%割引
～Karachi/Cochin 間	: 35%割引
～Cochin より東	: 75%割引

/ Colombia（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒）より南の中南米	
～Karachi 以東	: 75%割引

<石油製品タンカー（メキシコ湾とカリブ海域～アジア）積載のみ>

割引導入：2023年7月1日

現有効期間：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 02/2023（24年1月に一部改訂・有効期間延長）

内容：US Gulf（Miami以西、以下同じ）

    / Caribbean area（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒より北）

        ～Karachi/Cochin 間    ：30%割引（従来は 20%）

        ～Cochin/Port Klang 間：65%割引

        ～Port Klang 以東    ：75%割引

    / Colombia（San Andres 島沖北緯 12 度 34 分 40 秒）以南の中南米

        ～Karachi 以東        ：75%割引

<ケミカル・その他液体タンカー（米国東岸・メキシコ湾以南の米州～アジア）>

割引導入：2023年7月1日

現有効期間：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 03/2023（24年1月に一部改訂・有効期間延長）

内容：US Gulf（Miami以西、南岸含む）～Karachi/Cochin 間    ：25%割引

    US Gulf（Miami以西、南岸含む）～Cochin/Port Klang 間    ：55%割引

    US Gulf（Miami以西、南岸含む）～Port Klang 以東        ：75%割引

    北米東岸（Miami以北）～Cochin/Port Klang 間            ：25%割引

    北米東岸（Miami以北）～Port Klang 以東                ：35%割引

<ドライバルク船（紅海側エジプト～南西アフリカ）>

割引導入：2023年11月1日

現有効期間：2023年11月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 9/2023

内容：紅海側 Egypt～Ghana, Togo, Benin, Nigeria            ：20%割引

    紅海側 Egypt～Cameroon 以南                            ：45%割引

<自動車船（米国東岸～アジア）>

割引導入：2024年1月1日

現有効期間：2024年1月1日～24年6月30日

根拠規則：Circular No 10/2023

内容：Norfolk 以北～Port Klang 以東                    ：40%割引

    Norfolk 以南～Port Klang 以東                        ：55%割引

【ボリュームディスカウント】

<LNG 船>

制度導入：2011年7月1日以前

現有効期間：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）に応じて以下の割引を実施。

- 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船全船対象の通航料一律割引（15%、21年11月時点）との併用可。

※但し、「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。

更に、上記の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」し、また「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

当協会は2023年2月にエジプト・イスマイリアにあるSCA本部を訪問し、SCA幹部との対話を行った（『船協海運年報2022』ご参照）。2023年度に入ってから、4月から6月にかけてSCAとのオンライン対話を重ね、通航料金政策や航行安全問題に加え、環境規制やファシリテーション・ペイメント（Facilitation Payments）等について意見交換を行った。同対話を契機に、5月2日に星港で開催されたアジア船主協会（ASA）関連会合で、SCAのエルサイド計画調査研究局長およびヤーセル通航局長がオンライン参加し、2021年の重大事故から得た教訓と再発防止措置による安全通航の確保に関する講演を行っている。

さらに、当協会は、国際臨海開発研究センター（OCDI）が国際協力機構（JICA）事業の一環で2023年度に3回に分けて実施したSCA職員向け本邦研修に協力し、計20名の職員との対話の実現、これまでと同様に安定的かつ予見可能性の高い通航料の設定等を繰り返し要望した。

#### (2) ICSとSCAの対話

ICSとSCAは、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）を締結し、2023年2月28日にはSCA本部で開催された対話でMOUの1年更新に合意している（『船協海運年報2022』ご参照）。2024年1月29日にはオンライン対話を開催し、紅海危機によるグローバルサプライチェーンへの影響について協議した他、SCAと海運業界が対話継続の重要性を確認している（SCAのプレスリリースは[こちら](#)）。

### 3・1・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2023年財政年度（2022年10月～23年9月）の通航量は、隻数ベースでは14,080隻（前年度は14,239隻）、トン数ベースで5.11億PC/UMSトン\*（前年度は5.19億トン）を記録し、通航料収入は50億USD（4.968 billion / 前年度は43億USD）に達した。

通航隻数が減少しているなかで通航料収入が上昇しているのは、2022年4月1日に公表された新通航料金体系に基づく2023年1月1日からの基本料金の値上げ（2023年1月1日・24年1月1日・25年1月1日に段階的に値上げ）に加え、2023年1月に導入された通航支障料（disruption charge）等のオペレーションに係る料金の見直しや物流需要増に伴う通航予約枠オークション落札額の高騰等が影響しているものと見られる。

\* PC/UMS tonnage（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

現在の通航料金は、おおよそのイメージとして、①新現閘門のどちらを通るか、②船型（総トン数）、③その他費用（上水サーチャージ+タグボート費用等の付帯サービス費用（Maritime Services））で構成されている。①②は基本料金（Toll）として、③は追加料金と位置づけられているところ、前者はパナマ国内法の規定に則り、公聴会等を経て通航料金が改定される一方、③についてはACP内部のプロセスで設定・改定が可能となっている。「基本料金」および「その他費用」の状況は以下の通り。

##### （1）基本料金：通航料金体系

ACPは、2022年4月1日に新通航料金体系案を公表するとともに、公聴会等を経て新料金最終版を7月13日に発表、2023年1月、24年1月、25年1月の3年にわたり料金水準が段階的に引き上げられることになっている（本件に係る経緯については『船協海運年報2021』および『船協海運年報2022』をご参照。23年1月および24年1月1日には新料金適用済）。

他方、2026年以降の料金体系についてはACP内部にて検討中とされているところ、当協会首脳が2023年3月にパナマで会談した際、バスケス長官からは市況要素を取り入れつつ、通航船舶の環境適合基準等を加味した料金設定を行うことが示唆されていた。2024年1月18日の同長官との会談では、方向性として「新現閘門は区別しつつその他の費用については定額（fixed）」とする料金体系（簡素化）を前提に「環境指標」の導入を検討している旨の説明があったことから、当協会より、同運河が導入する環境指標はIMOの国際規制に準拠したものとすよう要請した。

##### （2）その他費用：上水サーチャージ・付随料金（タグ料等）

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やオペレーション・予約に係る料金見直し（予約変更料導入等）を発表した（『船協海運年報2022』ご参照）。2023年度中の料金改定等は以下の通り。

① 上水サーチャージ

2020年4月1日から導入された本チャージは、2023年1月1日付で料金体系が見直され、1万ドルの定額料金にガトゥン湖水位に応じた変動料金が加算されることとなった。なお、ACPは9月25日付通知（「[ADV42-2023](#)」）の中で喫水制限に伴う変動料金部分の一部見直し（実質減額）を発表した。

② 運河通航に係わる付随料金

ACPは2023年7月13日付通知（「[ADV34-2023](#)」）の中で、2024年1月1日より、タグボート利用費用や通航料金算出の基になるトン数測度の費用等を改定（実質値上げ）する旨発表した。

③ 通航支障料（disruption charge）

ACPは運河の円滑なオペレーションに支障をきたす事象に対して課徴する通航支障料を2023年1月に導入。さらに、港湾内移動時に発生する船舶不具合等もその対象とする通知（6月1日付）も行った（「[ADV23-2023](#)」）。

④ 関係事項（固定型パイロットユニットの設置要請）

ACPは2023年10月1日より、新閘門を通航する横幅109フィート（33.22m）以上の船舶につき、センチメートル単位（サブメートル）での精度を実現するリアルタイム・キネマティクス（位置情報データに基づく高精度の測位技術）を備えた固定型のパイロットユニット（Non-portable pilot device／ポータブル不可）を装備するよう要請している（「[ADV32-2022](#)」）。搭載されていない場合はレンタルの扱いとなり付随料金に追加されるが（1回目は5,000USD・2回目は5,000USD+100% surcharge）、未搭載の運河通航が3回目以降となった場合は通航支障料の対象となる（レンタル料5,000USD+通航支障料（低影響）65,000USD）。なお、ポータブルデバイスのレンタル費用（Rental fee for PPU-RTK portable unit）については、2024年1月1日にACPが公表した費用一覧（[List of Maritime Services Tariff](#)）に掲載されている。

3. パナマ渇水に伴う隻数制限および当協会の対応

パナマの乾季は12月下旬から4月上旬、雨季は4月下旬から12月上旬となっているところ（在パナマ日本国大使館HP参照）、2023年においては気候変動による渇水に見舞われ、6~7月頃も十分な雨量が得られなかった。そのため、ACPは7月25日付通知（「[ADV35-2023](#)」）の中で、7月30日より1日当たりの通航隻数を32隻（新閘門10隻・現閘門22隻）に限定する旨発表するとともに、当協会を含む主要な利害関



係者に対し、同措置に理解を求めるバスケス長官名のレターが個別に出状された（当協会に対しては7月16日付）。

ACPは同制限措置に加え、現閘門（Panamax）向け一部予約期間における特定の船種への優先予約も導入したことから、他の船種にとって通航予約枠の取得が一層困難となり、滞船日数の長期化が恒常化した。そのため、当協会はACPに対し、「国際物流においては資源・エネルギー船や完成品輸送船の運河通航の確保も重要であるところ、予約枠縮小措置が講じられている期間においては従来のように特定の船種を優遇するのではなく、全ての船種に対して通航機会が確保されることが適切であり、当該優先措置の見直しを求める」内容のレター（8月7日付）を出状。さらに、当協会の働きかけにより、ASAが事務局長名で同様のレター（8月15日付）を出状した他、ICSもメールベースでACPに対して同優遇措置の見直しを求めた（8月16日付）。更に、日本政府も在パナマ日本国大使館を通じて同様の懸念をACPに申し入れることとなった。その結果、ACPは10月30日付通知（「[ADV48-2023](#)」）の中で、深刻な水不足を理由とする通航隻数制限強化とともに特定船種優遇措置の取り下げを発表した。

他方、新閘門においては通航隻数制限下でも通常時と同様に特定の船種に対して優先的に予約枠を割り当てている。紅海での船舶攻撃によりスエズ運河通航を回避する動きも相俟って、パナマ運河の通航が一層困難となっているところ、当協会は2024年1月の土屋副会長によるパナマ訪問時（後述）に加え、バスケス長官宛レター（2月26日付）の中で、船種および船社間の公平な通航機会の確保を求めるとともに、今後も同様の渇水が懸念される場所、運河ユーザーの予見可能性を確保すべく、短・中・長期的な視点からの今後の対策を示すよう求めた。

ACPはその後もガトゥン湖の水位や降水量予測を基に通航予約枠数を調整しており、2024年3月現在、その数は27隻（新閘門7隻・現閘門20隻）となっている。さらに、船社間の通航機会の公平性の観点から、原則として一社につき1日1隻のみ予約可能となっているほか、タイブレーク方式により予約枠を取得した船社はその翌日の通航枠の取得が認められないなどの措置も導入されている。

### 3. 当協会とACPの対話

当協会とパナマ運河庁（ACP）・関係当局の対話慣行が確立しており、2023年度においても5月にパナマ外務副大臣他が訪日の機会を捉えて当協会幹部と会談した（詳細は[こちら](#)）ほか、土屋副会長が2024年1月にパナマを訪問し、ACP長官やオペレーション部門幹部と夫々会談、通航料金問題のみならず渇水問題や新閘門の通航安全問題等について意見交換を行った。

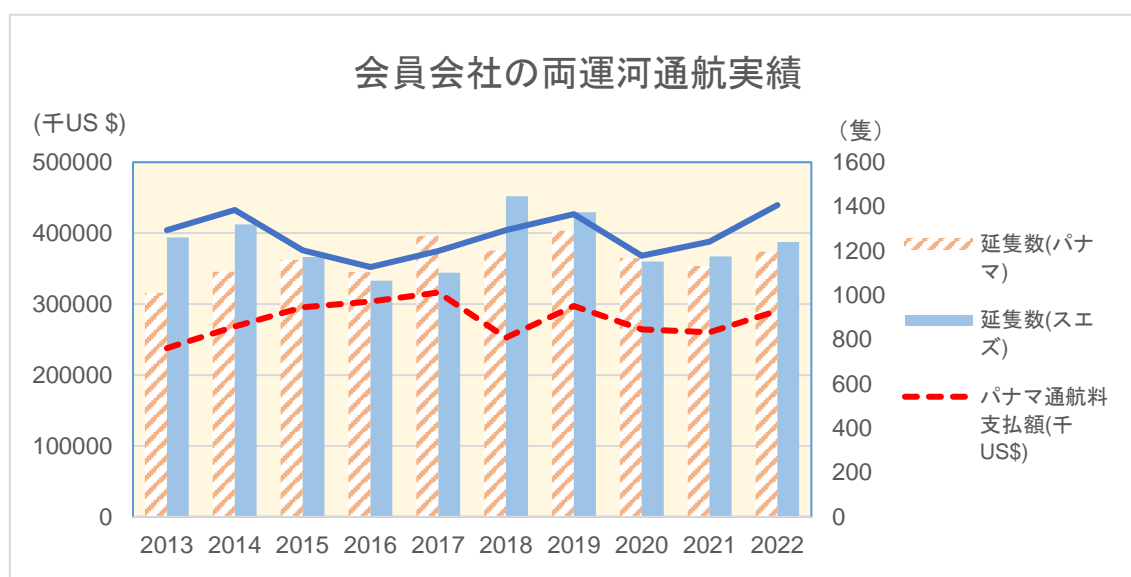
### 4. その他

2024年1月10日、駐日パナマ大使館主催の「パナマ・日本国交樹立120周年レセプション」が都内で行われ、当協会からも明珍会長等の幹部が出席し、ペレ駐日パナマ大使に祝意を表した。同大使は2023年7月20日に明珍会長を表敬訪問している他、当協会からも土屋副会長が9月25日に在京パナマ大使館を訪問し、パナマ運河問題を中心に意見交換を行うなど、良好な関係を維持している。

### 3・1・3 2022 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おり、今年度の調査対象期間は、パナマ運河は2022年4月1日～23年3月31日、スエズ運河については2022年1月1日～同年12月31日としている。（データの継続性等の観点から、例年同期間を対象として実施している。）

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厚意により提供された数値を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、パナマ運河は通航隻数にして974隻（前年823隻）・支払通航料では2,906.5億ドル（前年2,603.2億ドル）、スエズ運河は通航隻数にして1,240隻（前年1,175隻）・支払通航料では4,395.9億ドル（前年3,881.0億ドル）と、共に上昇傾向となった（本調査の結果は当協会Webページ「[当協会会員の運河通航船実態調査結果](#)」（2023年10月5日更新版）より閲覧可能）。

以上