

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）

2025 年のスエズ運河通航量は、隻数ベースで 12,758 隻（前年 13,213 隻／▲3%）、トン数ベースで約 5.22 億 SCNT*（前年 5.24 億 SCNT／▲0.5%）となり、過去最高を記録した 2023 年（26,434 隻／15.68 億 SCNT）と比べ、2024 年に続き紅海危機の影響で大幅に減少して推移している。

当協会会員会社は 2023 年 11 月後半以降、船員・本船の安全を確保するため迂回（喜望峰）航路を選択している。ガザ停戦合意を受けて欧州等の一部船社ではスエズ運河の通航を再開する動きがみられたが、2026 年 2 月の米国とイスラエルによるイラン攻撃に伴い状況が変化し、2026 年 3 月末時点においても本格的な通航再開には至っていない。

*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。

このような中、当協会はスエズ運河庁（SCA）に対して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とし、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 との対話の中で業界の懸念事項を表明している。2025 年度中の通航料（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）通航料の現状

SCA は 2023 年 10 月 16 日に、2024 年 1 月 15 日付で通航料（タリフ）を船種別に 5%または 15%引き上げると発表したことから、当協会は国際業界団体と協力し、同庁に同値上の再考を求める意見書の送付等の対応を行った（詳細については『船協海運年報 2023』参照）。また、同庁は 2023 年 2 月 14 日、「世界貿易の顕著な成長と海運市況の改善」を理由とする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%に引き上げる）ことを発表し（詳細については『船協海運年報 2022』参照）、現在（2026 年 3 月時点）も同料率のサーチャージが適用されている。

一方、2025 年度は通航料金およびサーチャージの変更は行われず、13 万 TEU 以上のコンテナ船に対する 15%の割引措置が新設されたほか、航路による割引や LNG 船を対象とする年間の LNG 輸送量に応じた割引、また長距離航路船に対するリベート（通航料払戻）制度の適用期限が延長された。

（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 月のパナマ運河新閘門開通や、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。2026 年 3 月末時点の主な割引制度一覧は以下の通り（同表は 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たもの）。

【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

有効期限：2026 年 6 月 30 日

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

<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

有効期限：2026 年 6 月 30 日

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

<LPG 船（メキシコ湾岸～インド以東）>

割引導入：2018 年 4 月 1 日

有効期限：2026 年 6 月 30 日

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

有効期限：2026 年 6 月 30 日

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

有効期限：2026年6月30日

内容：Cairns/Darwin 間の豪州北岸～Cadiz（ス°イ）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

有効期限：2026年6月30日

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

<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

有効期限：2026年6月30日

内容：紅海側 Egypt～Ghana, Togo, Benin, Nigeria：20%割引
紅海側 Egypt～Cameroon 以南：45%割引

<原油タンカー（メキシコ湾以南の米州～アジア）>

割引導入：2018年1月1日

有効期限：2026年6月30日

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

有効期限：2026年6月30日

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

～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

有効期限：2026年6月30日

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

<自動車船（米国東岸～アジア）>

割引導入：2024年1月1日

有効期限：2026年6月30日

内容：Norfolk 以北～Port Klang 以東：40%割引

Norfolk 以南～Port Klang 以東：55%割引

【積載量によるディスカウント】

<LNG 船（ボリュウムディスカウント）>

割引導入：2011年7月1日

内容：事前の書面手続きにより、年間の LNG 輸送量（MT）に応じて割引

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

※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

【コンテナ船のみ対象のディスカウント】

割引導入：2025年5月15日

有効期限：2026年6月30日

内容：北航・南航、積載・バラスト問わず130,000SCNT以上のコンテナ船に15%の割引措置を適用

【長距離航路船に対するリベート（通航料払戻）】

割引導入：1998年11月1日

内容：長距離航路船を対象にした通航料払戻制度。リベート率は申請書類に基づきSCAが個別に判断。一部船種別割引制度との併用可能。

3. 海運業界とSCAの対話

当協会は、国際海運会議所（ICS: International Chamber of Shipping）の運河小委員会の委員長を務める中で、ICSとSCAが2022年5月に締結した相互協力の確認を内容とする覚書（MOU）の更新（有効期限1年）を目的とした現地訪問に同行する機会を捉え、同庁で通航料金政策を担当する部局の幹部との会談を行うなど、従前からSCAとの対話を行っている。2025年に実施した具体的な対話は以下の通り。

① SCAとのオンライン会合（2025年2月11日）

2025年1月19日に発効したイスラエルとハマスの停戦合意を受け、SCAは関係者に対して同運河通航再開を促すべく、IMO事務局長や主要定航船社幹部等と相次いで会談を開催。

そうした中、SCA長官とICSのオンライン会談が2月11日に急遽実現したことから、当協会も同席した。同長官は、今回の停戦合意を受け、運河を通航する船舶が徐々に増えており、2025年6月頃にも本格的な通航再開が見込まれると発言。これに対し、業界側は、SCAが業界との積極的な対話や運河拡張による通航改善に努めている点を評価する一方、船員・本船の安全を確保するためには紅海の安全性を慎重に評価せざるを得ないと述べ、慎重姿勢に理解を求めた。

② アジア船主協会海運政策委員会（2025年3月27日）

SCA計画・研究・調査局長を務めるファティ・アブデル・バリ・エマラ博士は2025年3月27日に開催されたアジア船主協会（ASA: Asian Shipowners' Association）の海運政策委員会（委員長には当協会が就任）に出席し、スエズ運河が世界貿易の大動脈であるとの認識を示した上で、同運河庁が安全性、信頼性および効率性の向上に向けた取組を説明した。

これに対し、業界側は、紅海危機が長期化する中、SCAが運河拡張プロジェクトや安全対策の強化に向けた取組の継続に感謝を示した上で、スエズ運河の航行再開に向けた判断を行うにあたり十分な安全評価が求められる中、円滑な国際貿易の維持に向け、相互理解・協力を深化すべく、SCAと業界の継続的な対話の重要性を確認した。

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 2025 年財政年度（2024 年 10 月～25 年 9 月）の通航量は、隻数ベースで 13,404 隻（前年度は 11,240 隻）、トン数ベースで 4.89 億 PC/UMS トン*（前年度は 4.23 億トン）となり、渇水対策に伴う隻数制限の導入により通航量は減少したものの、通航料収入は 57.05 億米ドル（前年度は 49.86 億米ドル）に達した。

* 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。

パナマ運河では、1 日当たり 36 隻（新閘門 10 隻と旧閘門 26 隻）が通航可能。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 月上旬であるが、2023 年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ため、2023 年 7 月 30 日より渇水対策として平均通航隻数を制限する措置を導入していた。その後、2024 年 9 月 1 日より平常通航に戻り、2025 年は渇水による通航制限の措置は講じられていない。

2. 通航料を巡る動き

現在の通航料は、おおよそのイメージとして、①新閘門（Neopanamax）と現閘門（Panamax）の選択、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。2025 年においては、2022 年に公表された現行通航料金体系（2023 年初～2025 年末）に則った通航料金の改定（値上げ）が行われた。

2026 年以降の新たな通航料金体系については、2026 年 3 月末時点で ACP から公式に発表されていないが、各種報道によれば、ACP は 2026 年前半の新料金体系の公表を検討している模様。

3. 通航予約制度

パナマ運河を 1 日に通航可能な船舶数は通常、新閘門 10 隻、旧閘門 26 隻に限られるため、ACP は通航を希望する船舶に対して通航予約枠の割当を実施。通航予約枠は、予約から通航までの期間（Booking Period）や通航閘門、予約枠の付与条件に基づいて以下の通り配分される。

| CATEGORIES | SPECIAL PERIOD | LoTSA Slots >90 Days | Period 1 (90 Days) | Period 1A (30-15 Days) | Period 2 (14-8 Days) | Subtotal | AUCTIONS | TOTAL |
|------------|----------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------------------|----------|----------|-------|
| Neopanamax | 1 | 3 | * | 3 | 2** | 9 | 1 | 10 |
| Supers | 3 | N/A | 6 | N/A | 10 | 19 | 1 | 20 |
| Regulares | 2 | N/A | 1 | N/A | 2 | 5 | 1 | 6 |
| Total | 6 | 4 | 7 | 2 | 14 | 33 | 3 | 36 |

Note: unused slots from one period are carried over to the following period.

*includes the "conditioned" slot.

〔出典〕 ACP「OP NOTICE TO SHIPPING N-7-2026 (Rev. 1)」(2026.1)

① 通常の通航予約枠

通航の通航予約枠は通常、Booking Period や船種、通航閘門に応じて配分方法が異なる。

例えば、通航 730 日前から 366 日前までの期間は Special Period と呼ばれ、客船を対象として通航予約枠の割当が行われる。

通航 90 日前からの期間においては、Booking Period や通航閘門によってルールは異なる。例えば新閘門の場合、通航 90 日前から 31 日前までの期間 (Period 1) はコンテナ船のみ、通航 30 日前から 15 日前までの期間 (Period 1A) は、2 枠がコンテナ船、LNG 船、LPG 船、自動車運搬船の順、1 枠が LNG 船、LPG 船、コンテナ船、自動車運搬船の順、通航 14 日前から 8 日前までの期間 (Period 2) はコンテナ船か、後述するカスタマーランキングが高い船社の船舶に通航予約枠の割当が行われる。そして、通航 7 日前から 2 日前の期間 (Period 3) ではオークションが実施され、最も高い入札価格を提示した船社の船舶に通航予約枠が割り当てられる仕組みになっている。

先に言及したカスタマーランキングとは、過去 1 年の総通航回数と支払通航料を基に船社を順位付けする仕組みであり、通航予約枠の割当の基準となるため、船社にとっては重要な指標となる。その算定過程において支払通航料のウェイトが 6 割と高く、一部船種によるランキングの上位固定化する懸念があることから、当協会は、ACP に対し、公平な通航機会を確保する観点から算定方法の早期見直しを求めているところである。

なお、ACP は、カスタマーランキングの算定方法の見直しに取り組む一方、2026 年 7 月 4 日までは現行の制度を維持するとの方針を示している。

② 長期通航予約枠 (Long-term Slot Allocation)

ACP は 2025 年 1 月 5 日通航分から、従来の通航予約枠に加え、新閘門向けに「長期通航予約枠」(LoTSA) を新たに導入した。LoTSA の通航枠は 1 日当たり 4 隻とし、各船種に割振ったパッケージ毎にオークションを実施し、基準額 20 万米ドルとして最高額を落札した船社に対して 1 年間のパッケージの割当が行われた (パッケージの詳細は以下の通り)。

| Market Segment | Offering number | Number of Packages | Slot per Package | Transit frequency | Slot per Direction | |
|-----------------|-----------------|--------------------|------------------|---------------------------|---------------------------|----|
| | | | | | N | S |
| Full Containers | 1 | 7 | 104 | 1 per direction each week | 52 | 52 |
| | 2 | 7 | 52 | 1 each week | 52 | |
| LNG/LPG | 3 | 6 | 24 | 2 per month | | 24 |
| | 4 | 9 | 12 | 1 per month | | 12 |
| All | 5 | 1 | 6 | 1 per month | | 6 |
| LNG/LPG | 6 | 9 | 12 | 1 per month | *northbound or southbound | |

*All 12 slots per package shall be in the same direction.

〔出典〕 ACP 「Long-Term Slots Allocation (LoTSA) Terms and Conditions」 (2025.6.19)

ACP は、2025 年 9 月 29 日、LoTSA2.0 の導入を発表した。LoTSA2.0 では、1 日当たりのパッケージ予約枠を従来の平均 4 枠から 3 枠に減少させた上で、予約期間のサイクルを従来の 12 ヶ月から 6 ヶ月に短縮し（第 1 期を 2026 年 1 月 4 日～同年 7 月 4 日、第 2 期を同年 7 月 5 日～2027 年 1 月 3 日）、船種毎の予約枠のパッケージを細分化するなど、制度の柔軟化を図っている（パッケージの詳細は以下の通り）。

| Market Segment | Package Name | Transit direction | Number of packages | Transit Frequency | Slots per package | Slot per direction | |
|-----------------|---------------|---------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------|
| | | | | | | North | South |
| Full Containers | FixContainer | Northbound and Southbound | 4 | 2 per week | 52 | 26 | 26 |
| Full Containers | FlexContainer | Northbound | 3 | 1 per week | 26 | 26 | |
| Full Containers | FlexContainer | Southbound | 3 | 1 per week | 26 | | 26 |
| LNG/LPG | FixGas | Northbound | 4 | 1 per month | 6 | 6 | |
| LNG/LPG | FixGas | Southbound | 4 | 1 per month | 6 | | 6 |
| LNG/LPG | FlexGas | Northbound | 4 | 2 per month | 12 | 12 | |
| LNG/LPG | FlexGas | Southbound | 4 | 2 per month | 12 | | 12 |
| LNG/LPG | FlexGas+ | Northbound or Southbound | 2 | 2 per month | 12 | Depending on customer selection | |
| All* | FlexSlot+ | Northbound or Southbound | 2 | 1 per month | 6 | Depending on customer selection | |

* Other market segments excluding Full Containers, LNG and LPG vessels.

〔出典〕 ACP 「Long-Term Slots Allocation (LoTSA) 2.0 Terms and Conditions」 (2026.1.7)

加えて、ACP は LoTSA2.0 の導入に合わせて新開門における 1 社 1 通航予約枠制限を 2026 年 1 月 4 日から撤廃した。この点につき、当協会は、通航機会の公平性を確保する観点から 1 社当たりの通航回数に制限を設けることを求めている。

さらに ACP は 3 月 27 日、2025 年 7 月 5 日～2027 年 1 月 2 日までの通航予約枠に関する制度内容を変更した LoTSA2.5 を公表し、パッケージ数や通航頻度等を変更した（パッケージの詳細は以下の通り）。

| Market Segment | Package Name | Transit direction | Number of packages | Transit Frequency | Slots per package | Slots per direction | | Total Slots | |
|-----------------|---------------|---------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|-------|-------------|-------|
| | | | | | | North | South | North | South |
| Full Containers | FixContainer | Northbound and Southbound | 5 | 2 per week | 52 | 26 | 26 | 130 | 130 |
| Full Containers | FlexContainer | Northbound | 4 | 1 per week | 26 | 26 | | 104 | |
| Full Containers | FlexContainer | Southbound | 1 | 1 per week | 26 | | 26 | | 26 |
| LNG/LPG | FixGas | Northbound | 6 | 1 per month | 6 | 6 | | 36 | |
| LNG/LPG | FixGas | Southbound | 6 | 1 per month | 6 | | 6 | | 36 |
| LNG/LPG | FlexGas | Northbound | 6 | 1 per month | 6 | 6 | | 36 | |
| LNG/LPG | FlexGas | Southbound | 2 | 1 per month | 6 | | 6 | | 12 |
| LNG/LPG | FlexGas+ | Northbound or Southbound | 2 | 2 per month | 12 | Depending on customer selection | | 24 | |
| All* | FlexSlot+ | Northbound or Southbound | 2 | 1 per month | 6 | Depending on customer selection | | 12 | |

* Other market segments excluding Full Containers, LNG and LPG vessels.

③ Net Zero Slot

ACP は 2025 年 10 月 3 日から毎週 1 枠、新閘門を通航する低炭素化船舶を対象とした通航予約枠 (Net Zero Slot) の提供を開始した。当該通航予約枠は、デュアルフューエル (Dual Fuel Ready) 対応であり、少なくとも 1 種類の燃料は well-to-wake (燃料の生産から船の運航までの排出量の合計) ベースで炭素強度が 75gCO₂(e)/MJ 以下の船舶が対象となっている。デュアルフューエル対応の船舶であれば炭素強度が閾値以下の燃料を実際に使用する必要がないことから、当協会は、ACP に対して、実際の通航に際して炭素強度が閾値以下の低・脱炭素燃料を使用する船舶に Net Zero Slot を優先的に割り当てるよう求めている。

4. 当協会と ACP の対話

当協会は 2017 年 11 月以降、パナマ運河庁 (ACP) と定期対話を実施しており、2023 年 3 月には当協会会長がパナマ共和国を訪問し、パナマ大統領 (当時) をはじめとする同国政府高官との会談を行った。2025 年は、パナマ海事庁長官 (1 月)、パナマ運河庁長官 (3 月)、パナマ大統領等 (9 月) が来日して夫々会談を行った。

ルイス・ロケベル海事庁長官兼海務大臣との会談 (1 月 28 日)

主な内容：

- 当協会は、日本商船隊の半数以上がパナマ船籍であることに触れ、その中で、AMP は日本船主にとって信頼のおけるパートナーであり、今後もユーザーの声に真摯に耳を傾けて頂きたいとの要請を行った。
- ロケベル長官からは、今後 5 年間の任期の中で、日本の海運業界からの期待に応えるべく、オープンで双方向の対話を通じ、船籍の有用性向上に向けた努力を行っていききたいとの返答。同席したフランコ商船局長からも、日本の船主とのより強固な関係を構築していきたいとの発言があり、今後も対話を行っていくことを確認した。
(本件に係る当協会の Web 掲載情報については[こちら](#)を参照)

リカウルテ・バスケス運河庁長官との会談 (3 月 3 日)

主な内容：

- 当協会は、バスケス長官の来日に心からの歓迎の意を表するとともに、パナマ運河の返還から 25 周年を迎えたことに祝意を表明した上で、2017 年から行われている定期対話は相互理解を深める上で極めて重要であることや、パナマ運河の新水源確保に向けた動向に対する業界の関心の高さ、そして、2026 年以降の新料金体系における「透明性」や「予見可能性」の担保の必要性について指摘した。

さらに、船種間の公平な通航機会を確保すべく、一部船種に対する通航予約枠の偏重を是正すること、外航船舶の脱炭素化加速に向け、ACP が環境イニシアティブに適用する環境指標を IMO 規制に準拠させること、そして、安全な運河通航確保に向けた ACP 運航部門と継続的に協議することについても夫々申し入れを行った。

- バスケス長官からは、当協会との定期対話の重要性について共通の認識を示した上で、新水源確保に向け、当該地元住民の理解を得るべく丁寧な説明を行っていることや、運河拡張には限界があるため、ランドブリッジキャパシティー拡大に向けた積極的なインフラ投資を行う意向が示された。さらに、「通航料金体系」「通航予約制度」および「カスタマーランキング」における ACP の取組を説明し、見直しに当たっては特に運河利用者に対する透明性確保の重要性が強調した。
(本件に係る当協会の Web 掲載情報については[こちら](#)を参照)

ホセ・ラウル・ムリーノ大統領との会談 (9月5日)

主な内容：

- 当協会は、大統領の来日を心から歓迎した上で、日本商船隊はその半数をパナマ籍船で構成していることや主要なパナマ運河利用者であることに触れ、パナマが日本の海運業界にとって特別な関係にあると指摘。海運業界に精通するムリーノ大統領の力強いリーダーシップとサポートの下、当業界の更なる発展に尽力されていることに感謝の意を示し、今後もあらゆる機会を捉えて対話を行い、諸問題についてお互いに知恵を出し合いながら協力して解決していきたいとの考えを表明した。
さらに、パナマ運河について、安定的で、透明性が高く、予見可能な通航料金の設定や、船種間の公平な通航機会の確保を要請したほか、船籍国が多様化する中で、パナマが引き続き選ばれる船籍国であるため、引き続きお互いにコミュニケーションを図っていきたいとの考えを示した。
- ムリーノ大統領は、日本の船主はパナマ共和国にとって重要なクライアントであり、そのクライアントのために何ができるのか、船籍サービスや運河通航の改善に向けた意見に真摯に耳を傾けていくが重要と認識しており、今回のような直接の対話の機会は有益であると述べた。
(本件に係る当協会の Web 掲載情報については[こちら](#)を参照)

3・1・3 パナマ・スエズ両運河の通航船実態調査

当協会は、毎年会員各社の通航船舶（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、その結果概要を当協会ホームページで公表するとともに、船協海運年報にも掲載してきた。2023 年度調査分からは、諸般の事情により結果概要の公表を見合わせることにし、調査に回答した会員各社にその概要を報告している。

以上