

2020年2月27日  
一般社団法人 日本船主協会  
(企画部)

## パナマ運河新料金に関する運河庁等との会談について ー上水サーチャージ等は予定通り2月15日より導入ー

2020年1月13日にパナマ運河庁(ACP)が公表した上水サーチャージ導入含む渇水対策措置(2月15日実施)に関し、当協会は2月13日、中島副会長をパナマに派遣、海事局海洋・環境政策課石原課長とともにロヨ運河担当大臣、バスケス ACP 長官と会談しました。

日本側からは、上水サーチャージの導入延期を改めて要望したものの、パナマ側は水不足問題に対しては一刻も早く対応を取らざるを得ないとの判断に至ったとの主張を崩さず、結果、制度は当初の計画通り、2月15日に導入されることとなりました。

当協会としては、国際海運界、また我が国政府などと協調して強く要請した新料金の導入延期が得られなかったことは残念です。他方、日本側の強い申し入れを受けて、会談で ACP 長官が言及した今後の政府を交えた協議において、ACP より新料金に関するより詳細な説明がなされるとともに、持続的な運河運営の安定確保のために不可欠である水源対策が、ユーザー・ユーザー国政府を含むすべての関係者の十分な理解を得つつ、進められるべきと考えます。

これまでの経緯の詳細と会談の出席者およびその概要は次頁の通りです。

### <これまでの経緯>

2020年1月13日にパナマ運河庁(ACP)が公表した上水サーチャージ導入を含む渇水対策措置(2月15日実施、以降「新料金」:詳細は別添ご参照)に関し、当協会は2月6日付でACPにレターを送付、新料金の根拠等に関する十分な説明とその間の実施延期を含む措置の再検討をACPに要請しました。また、当協会および当協会メンバーの働きかけによりICS(国際海運会議所)がASA(アジア船主協会)、ECSA(欧州共同体船主協会)と連名でACPにレターを提出(2月12日付)したほか、ASA(2月10日付、ICSとの連名レターに先立ち出状)、WSC(世界海運評議会、2月13日付)、韓国船協(2月20日付)などもACPにレターを提出した模様です。

一方、我が国国土交通省海事局の対応としては、1月16日、青木副大臣とロヨ運河担当大臣との会談(於パナマ)において本件に言及し、業界との十分な対話を要請頂いています。加えて、2月7日には、自民党の海運・造船対策特別委員会および海事立国推進議員連盟の合同部会において、パナマ政府に海運界に新料金の必要性和合理性を丁寧に説明することを求める決議が採択されました。

こうした動きにもかかわらず、ACPは当初の予定通り2月15日に新料金の導入を行う構えであったことから、当協会は海事局と連携の上、2月13日、中島副会長をパナマに派遣、海事局海洋・環境政策課石原課長とともにロヨ運河担当大臣、バスケスACP長官と会談を実施しました。

### <運河庁等との会談>

日時:2020年2月13日(木)9:30~11:10

場所:運河担当大臣事務所会議室

出席者:(パナマ側)ロヨ運河担当大臣、バスケスACP長官、外務省ソラヤ課長、ペレ駐日大使他  
(日本側)中島副会長、海事局石原海洋・環境政策課長、大脇駐パナマ大使他

概要:

(日本側指摘・要請)

- ・ 予告期間わずか1ヶ月で新料金を実施されたことは遺憾。船社が多数の顧客に対し、新料金に関する理解を得るには時間と、十分な説明材料が必要であり、実施の延期が必要。
- ・ 国際海運団体、主要国船主協会・政府も同様の意見であり、一部団体などが既にACPにレターを送付していること、更に、我が国自民党の関連部会も決議を採択している点承知の通り。

(パナマ側説明)

- ・ 日本を含め、各国、各団体からの反応を踏まえ、ACPでも再検討を行ったが、水不足は深刻かつ緊急を要するため、新料金は予定通り2月15日より導入する。
- ・ 予告期間が十分でないとの指摘は受け止めるが、水不足問題に関しては一刻も早く対応を取らざるを得ないとの結論に至った。
- ・ 業界に対しては、今後新料金および長期投資プロジェクトに関するより詳細な提供を約束したい。
- ・ ACP長官はなるべく早期に来日し、業界や政府と本件について継続して協議する場を新たに設ける意向である。

## &lt;ご参考&gt;

- ・パナマ運河通航料（通航1回あたり。2020年4月1日施行の通航料による。上水サーチャージ分は含まない）

大型コンテナ船（20フィートコンテナ換算12,600個積）：約1億円

大型LNG船（15万m<sup>3</sup>型）：約5,000万円

大型ばら積み船（12万重量トン積）：約3,000万円

- ・当協会会員船社の通航実績（2018年度、当協会調べ）

- 年間通航隻数：約1,200隻

- 年間通航料負担：約280億円

- ・現在のガツン湖水位（82.5ft→4.26%の上乗せ\*+1隻当り1万米ドル）に基づく当協会会員船社への影響額：**約25億円**

\*現在の水位およびそれに基づく上水サーチャージ料率は以下ACPサイトに掲載。上記の水位・料率は2月19日現在のもの：

<https://apps.pancanal.com/t/VI/views/GatunH2OIndicators/GatunWaterLevel?isGuestRedirectFromVizportal=y&embed=y>



水位が更に低下した場合（72ft未満→10%の上乗せ+1隻当り1万米ドル）：**約41億円**

- ・パナマ運河 湯水対策措置の主な内容

（2020年1月13日公表、1月28日修正、2月15日実施）

(1) 上水サーチャージ (Fresh Water Surcharge)の導入

- 全長38.1m(125ft)以上の全通航船に対し、US\$2,500(全長60.96m未満)、\$5,000(同60.96m以上91.44m未満)、\$10,000(同91.44m超)の定額料金を徴収

- 上記に加え、通航時のガツン湖水位に応じ、通航料の1~10%を上乗せ徴収  
水位85.5ft超は1%、84ftで2.31%、82ftで5%、80ftで7.69%、72ft未満で10%となる。（2月19日現在：水位82.5ft→上乗せ率4.26%）

(2) 通航予約システムの変更

- 旧閘門の通航予約枠数を一部制限（新閘門は変更なし）

- 予約料の支払期限を前倒し（原則予約確認後48時間以内）、等

(3) 通航日時事前通知に際する手数料の導入

- 全長125ft以上の通航船が通航日時を事前通知する際に手数料を徴収。全幅91ft以上の場合US\$5,000。全幅91ft未満の場合は\$1,500。但し、本船が運河を通航した場合は通航料と相殺。（通航キャンセルの場合は返金なし）

以上