3･4 各国の海運政策

3･4･1 米国

1. 米国産 LNG 輸出における米国籍船利用奨励の動き

米国産シェールガスの需要が高まっている昨今の状況を踏まえ、米国では 2014 年 12 月、洋上 LNG 施設にかかる建設・運用等の許可手続きについて、米国籍船で輸送（輸出入）するものを最優先で認可する条項を含む米国沿岸警備隊（USCG）歳出予算法（S.2444、提案者：ジョン・ガラメンディ下院議員）が成立した（船協海運年報 2014「3・6・1」参照）。

ガラメンディ議員はその後も、2020 年以降に米国から輸出される LNG・原油の一定量を米国籍船で輸送するよう義務付ける法案（H.R.6455、ガラメンディ議員他 1 名による提案）および、H.R.6455 の米国籍船要件に米国建造要件を上乗せした法案（H.R.6454）を 2016 年 12 月同時に提出、2017 年 2 月、H.R.6455 と同内容の法案（H.R.1240）を再提出（船協海運年報 2016「3・6・1」参照）、2018 年 5 月には同主旨の米国建造要件を含む法案（H.R.5893）を、ウィッカー上院議員と共に上下両院へ同時提出（S.2916）（船協海運年報 2018「3・4・1」参照）したものの、いずれも廃案となっている。

直近ではウィッカー、ガラメンディ両議員は H.R.5893、S.2916 と同主旨の法案（S.2167、H.R.3829）を 2019 年 7 月に再度上下両院に同時提出しており、現在のところ審議は進んでいないが、今後も動向を注視していく必要がある。

2. 米国大陸棚におけるオフショア支援船に対するジョーンズ法適用

（1）米税関国境保護局（CBP）による解釈変更

米税関国境保護局（CBP）は、これまでジョーンズ法適用除外とされてきた米国大陸棚におけるオフショア支援船を、同法の適用対象に追加する通達案を 2017 年 1 月に公表していたが、ICS をはじめとする産業界の反対を受け、2017 年 5 月に取り下げられた（船協海運年報 2017「3・4・1・3」参照）。

2019 年 10 月 23 日 、CBP は、同法解釈を大幅に変更する提案を発表し 11 月 22 日を期限にパブリックコメントを募集、ICS、ECSA、ASA は共同して同提案を原則支持するものの、一部修正すべきとのコメント**【資料 3-4-1-1】**を提出した。

CBP は 12 月に同法解釈変更通知の最終版(CBP 公報 Vol. 53, No. 45, December 11, 2019 84 頁-133 頁、公報全文：https://www.cbp.gov/sites/default/files/assets/documents/2019-Dec/Vol_53_No_45_Title.pdf)を発表し、2020 年 2 月 17 日以降発効している。その概要は次の通り。

①Vessel Equipment（船に搭載された機器）の輸送：

従来の Jones Act 解釈ではカボタージュの適用外とされる Vessel Equipment の範囲を「船舶の運航や活動に用いられるすべての機器物品類（海洋構造物や油井などの設置・維持に使用されるものを含む）」に拡大。但し、不明な場合、CBP はこれを照会ベースで個々に判断するとしている。

②オフショアプラットフォーム構築のための起重機船の運航：

従来の解釈では米国大陸棚上の 2 点間の構造物輸送・設置はその一部を Jones Act の

適用除外対象とした解釈がなされていたが、要件が複雑であった。今回の解釈変更により、規制を一部緩和し、外国籍起重機船につり上げ状態での航行や一時的荷下ろし（平行移動）も許容することとなった。

（2）2019 年コーストガード授権法案(H.R.3409)

（1）の CBP の動きとは別途、Jones Act の対象を商業輸送だけでなく、海洋建設関係（構造物設置船の活動含む）にも拡大する内容を含む 2019 年コーストガード授権法案(H.R.3409)が下院に提出・可決されており、2020 年 3 月末時点で上院での審議待ち(S.2297)となっている。同法案は（1）において許容された平行移動を禁止する内容が含まれており、ICS、ASA、ECSA は共同で、これら問題点を指摘すると共に Jones Act 改定の必要性に関し再考を促す内容のレターを夫々2020 年 2 月 13 日**【資料 3-4-1-2】**、3 月 24 日**【資料 3-4-1-3】**に米議会関係者宛送付している。

3･4･2 ロシア

2017 年 3 月にロシア政府より発表された連邦航海通商法改正案が同年 12 月に議会で成立、2018 年 2 月に一部が施行され、ロシア連邦の北極海地域において採掘された天然ガスおよび石油の海上輸送・洋上貯蔵をロシア籍船に限定するという内容が含まれる部分は 2019 年 1 月に施行された。

ロシア籍船による輸送義務付けの範囲に関し、ロシア領域内のみか、領域外を含むかについては法文からは不明確であり、デンマーク政府などからはロシア当局に対しこの点に関して照会が行われているが、2020 年 3 月末現在明確な回答は行われておらず、今後も状況を注視していく必要がある。

3･4･3 英国

2016 年 6 月、英国のヨーロッパ連合（EU）残留・離脱を問う国民投票が実施され、離脱支持が約 52 パーセントと過半数を超えたことから、EU を離脱（Brexit）する方針が決定された。2017 年 3 月 29 日、英国メイ首相は EU に対し離脱通知を行い、交渉を経た離脱日は 2019 年 3 月 29 日となった。2017 年 12 月には、英国・EU 間で離脱条件を巡り大筋で合意し、2018 年 3 月の EU 首脳会議においては、英国が EU から離脱する経過措置としての移行期間を「離脱の翌日から 2020 年 12 月 31 日までの約 21 カ月間」とすることに合意した。しかし、離脱後の英国と EU の関係、条件を決める離脱協定案について、特に北アイルランド（英国領）とアイルランドの国境の処遇に関しメイ首相提出案が英国下院の支持を得られなかったことから、離脱期限は 2019 年 3 月、4 月に 2 度の延期を経て 10 月末まで再延期された。7 月 24 日には、10 月末離脱を公約に掲げ、合意なき離脱（Hard Brexit）も辞さないとする強硬姿勢で支持を広げたジョンソン氏が、5 月に辞意を表明したメイ首相に替わり新首相として就任。10 月 17 日には、離脱後も英領北アイルランドに限って通関手続き等に EU 基準を適用するとの内容を含む新離脱協定案で EU との合意に至るが、同案は英国議会で承認されず、10 月 28 日、離脱期限は 2020 年 1 月末まで延期された。

2019 年 11 月 6 日には英議会下院が解散、離脱を争点とした 12 月の選挙戦ではジョンソン首相率いる与党・保守党が大勝し単独過半数を確保、今まで否決されてきた離脱協定案の議会通過が確実視されるようになった。

2020 年 1 月 9 日、同年末までと設定されている移行期間の延長を禁止する条項も盛り込まれた関連法案を英国下院が可決、同 22 日上院の法案承認、23 日の英国女王の裁可を経て同法案が成立。1 月 29 日、EU 議会で離脱案が承認されたことから、1 月 31 日、英国は EU から離脱した。これは EU から加盟国が離脱する初の例である。

一方、今後の EU-英国の経済関係は、20 年末までの移行期間中は従前同様に維持され、最長 2 年間延長できるが、ジョンソン首相は離脱の早期実現を念頭に延長しないことを公言しており、移行期間後は、2020 年 3 月末現在も内容交渉中である EU-英国 自由貿易協定（FTA）に依拠することになる。今後 20 年末までに EU-英国 FTA の合意が得られなければ、Hard Brexit と同様の状態となりかねない。

離脱交渉中から、国際企業の欧州拠点が英国を離れる例も見られたが、依然欧州へ進出している日系企業のかなりの部分が英国に集中しており、わが国海運企業にとっても関税や税関手続、労働者の移動、国境を越えた投資、情報の自由な移動、英国・EU 間の規制・基準の調和等の項目で影響を受ける可能性があり、今後も状況を注視していくこととしている。

3･4･4 インドネシア

インドネシア政府が 2017 年 10 月 31 日付で公布した石炭および粗パーム油（CPO）の輸出業者ならびにコメ（rice）および政府調達物資の輸入業者に対し自国船社および国内保険会社の起用を義務付ける商業大臣規則 No82/2017 に関しては、海運に係る施行日が 2 年間延期（新施行日：2020 年 5 月 1 日）されたが、当協会を含む国内外利害関係者は連携して規則の撤回に向けて国際的な圧力をインドネシア政府に対してかけ続けている（詳細は船協海運年報 2018「3・4・4」参照）。

（1）当協会の対応

ICS・ASA 等の国際団体および国土交通省を通じてインドネシア政府に対して規則再考を促し続けており、2019 年 11 月には前年に続き Consultative Shipping Group（先進国海運当局間会議。以下 CSG*）会合に併せて開催された官民政策対話（於：アムステルダム）に事務局が出席し、問題提起を行い各国政府に協調した対応を求めた。また、同月に東京で開催された日・インドネシア交通次官級会合の分野別会合（海事）において、国際幹事長他からインドネシア政府に対して規則再考の申入れを行うとともに後述する 2019 年 9 月 23 日付 ICS・ECSA・ASA の合同レターを手交した。

この他、国内ではこれまでにも本問題で意見交換等を行っていた電気事業連合会に加え、資源エネルギー庁に対しても本規則の問題点等を説明の上、政府としての対応を促した。

**海運自由の原則を目的とした OECD 共通海運原則を遵守している国々の政策対話のためのグループとして 1962 年に発足。現在のメンバー国は、デンマーク（議長/事務局）をはじめとする欧*

州海運先進国に日本、韓国、シンガポール、カナダを加えた 18 ヶ国。年1回会合を開催するほか、2年に一度、米国関係当局と CSG の政策対話を開催している。

(2)日本政府等の対応

国土交通省海事局外航課海運渉外室は、関係省庁や在インドネシア日本大使館等とも連携の上、2 国間会合の場や経済連携協定(EPA)交渉等の機会を通じてインドネシア政府に対して日本政府の立場と懸念を伝え、廃止を含めた再考を促し続けた。また、前年度のインドに続き、中国や韓国と言ったわが国以外に影響のある国々に対しても連携を呼びかけ、国際的な圧力を強めていった。一方、国内においては、対象貨物の主な輸入業者との意見交換や資源エネルギー庁との協議を進めた。その結果、同庁の理解と協力を得た上で 2020 年 1 月 21 日からインドネシアを訪問、同国当局に加え、Indonesian Coal Mining Association(インドネシア石炭鉱業協会。以下 ICMA)とも意見交換を行った。

また、現地の日本人商工会議所および在インドネシア日本大使館もインドネシア政府関係者と断続的に協議を実施、商業大臣に対し懸念を示すレターを 2020 年 3 月 2 日付および同月 5 日付で夫々送付した。

この他、CSG は既に 2 度インドネシア当局にデマルシェを送付しているが、第 3 弾の送付を検討しており、EU も ECSA からの働きかけにより、EU・インドネシア FTA 会合で問題点を指摘し続けている。

(3)民間国際団体の対応

ICS は規則施行延期を受けたフォローアップレター送付の時期を模索していたが、2019 年 4 月 17 日のインドネシア総選挙/大統領選挙の結果によっては政策が大きく変わる可能性もあるため、送付は一旦保留としていた。その後、選挙に与党(ジョコ政権)が勝利し状況に変化が見られなかったため、ICS は ECSA および ASA との連名で 3 団体合同レターを商業大臣宛に同年 9 月 23 日付で送付した**【資料 3-4-4-1】**。また、翌 10 月のインドネシア内閣改造を受け 2020 年 2 月 26 日には、関係 4 大臣(経済・海洋両担当調整、商業および運輸)宛のフォローアップレターを送付した**【資料 3-4-4-2】**。

一方、ICS 関心メンバー(日本、デンマーク、ノルウェー、ドイツ等各船協事務局)および ECSA は今後の連携した活動に向け 2020 年 2 月 24 日より web 上で合同 Working Group (WG)を開催、初回はデンマーク船協の会員会社も参加し、実務的な問題点等を共有した。その後 2020 年 3 月末までに計 4 回 WG を開催し、各種情報共有(各国政府動向等)や ICMA との連携模索などについて意見交換を行った。

(4)商業大臣規則廃止報道

2020 年 3 月 18 日付の一部外紙(一般紙)にインドネシアのルフット海洋担当調整大臣がジョコ大統領指示により規則廃止を決断したと発言した旨の記事が掲載された。但し、インドネシアではこれまでも規則の延期や廃止報道が度々なされており、その多くは真偽不明のままうやむやに終わっていることおよび規則所管の商業省を管掌する組織は経済担当調整大臣府で

あるため、当協会は国内外関係者に情報を展開の上、記事の真偽について確認を進めているところである。

3･4･5 オーストラリア

オーストラリア政府が 2018 年 5 月に公表したバイオセキュリティ（外来害虫・病原体等の国内拡散防止）対策の費用捻出を目的とした課徴金制度（Biosecurity Imports Levy）案に対して、オーストラリア船協を含む現地関係者は反対運動を継続している（詳細は船協海運年報 2018「3･4･5」参照）。

2019 年 4 月、オーストラリア政府は 2019-2020 年予算において、本制度に対応した税収を計上した上で、導入時期を同年 9 月に延期することを公表したが、そもそも本制度は導入に際して法律改正を要するが 2019 年 5 月 18 日実施の連邦総選挙前に改正法成立の見通しがなく、選挙後の新政権で検討が見込まれていた。そのため、オーストラリア船協は与党に加え野党（影の内閣）にも陳情を行っていたが、選挙結果は与党のモリソン政権が勝利したため、引続き与党が本制度を検討することとなった。

一方、オーストラリア政府は海運をはじめとした関係業界の猛反発を受けたため 2019 年初頭には第三者機関（Pegasus Economics）へ検討過程等の調査を委託した結果、同社から検討過程に不備が散見されたため関係業界との信頼関係再構築を模索しつつ再検討すべき旨の勧告を受けており、同年 2 月に本制度に係る関係業界代表者で構成する運営委員会設立を発表、同年 6 月 1 日までに結論を出すこととしていたところ、2019 年 5 月 31 日、運営委員会は本制度を輸入者に課すべきとし、入港船舶に係るバイオセキュリティ費用の未徴収分は既存の課徴金増額で対応すべき等と結論付けた。

その後 9 月以降も本制度は導入されていなかったが 2019 年 12 月 11 日にオーストラリア政府は、本制度の導入を見送る代わりに新たな財源策検討のため Industry Working Group（IWG）を 2020 年初頭に設置することおよびバイオセキュリティ対策費用補填のため既存の以下料金を 2020 年 1 月 1 日より増額する旨公表した。

- 船舶の arrival charge：25m 以上（A$920→A$1,054）、25m 未満（A$100→A$120）
- Full Import Declaration Charge：海運（A$42→A$49）、航空（A$33→A$38）

※通貨単位は全てオーストラリアドル

また、オーストラリア政府は今後食品および植物に関する輸出証明書に係る費用に関し第三者に調査委託するとともに IWG の結論等を踏まえ、2021 年 7 月 1 日付で新制度開始を目指す模様である。

当協会は適宜 ICS 事務局に対して情報提供等を行いサポートしており、ICS も状況を注視の上必要に応じて現地関係者と協働していくこととしている（反対活動はローカルベース）。

3･4･6 フィリピン

フィリピン当局は国際定航船社が同国の荷主から徴収している運賃以外の「過大な」チャージ類および空コンテナ滞留等による主要コンテナターミナル（CT）混雑是正のため、共同行政

命令（JAO）を準備中であることが 2019 年 2 月に判明、実施されれば定航会社に相応の悪影響があることから、当協会は事務局を務めるASA SPCを通じて対応している（詳細は船協海運年報 2018「3・4・6」参照）。

本件は現地定航団体の Association of International Shipping Lines が中心となり WSC の協力を得つつ対応しており、主要港の CT 混雑状況については、現地関係者が対策を協議した結果、状況は改善している。

一方、チャージ関係の規定有無を含む JAO 最終版については、関係者からのコメント等を踏まえた修正（詳細不明）がなされた上で財務省が検討（貿易産業省・運輸省は署名済）すると同時に、新たな大統領令発出により規制当局の権限を明確化する方向であった。しかしながら、その後、当局にチャージ類を規制させるにはより強い法的根拠（立法措置）が必要との指摘もあり（現地紙報道等による）、モニタリング制度の導入を含め、規制手法の模索が続いている状況にある。そのため、当協会は今後も進展を注視していくこととしている。