

3・6 各国の海運政策

3・6・1 米国

(1) 米国 LNG 輸出における米国籍船利用奨励の動き

① Growing American Act of 2014 (H.R.5270)

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、カリフォルニア州選出のガラメンディ下院議員(民主党)は、国家安全保障および港湾保安の向上と、自国海事産業・船員の振興を目的に、米国産LNG輸出についても米国籍船を利用する洋上LNG施設の建設を最優先で認可^{*1}するよう、関連法令(Deepwater Port Act of 1974 および Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006)の改正を提案する法案「Growing American Act of 2014 (H.R.5270)」を平成 24(2014)年 7 月 30 日付で米国下院に提出した。

^{*1} 平成 19(2007)年 6 月に成立した、Deepwater Port Act of 1974 の改正条項を含む Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2006 により、米国への LNG 輸入に関わる洋上 LNG 施設の新規設置については、米国籍船を利用する施設の建設を最優先で認可するよう定められている。

H.R.5270 の提出を受け、わが国国土交通省(国交省)は平成 26(2014)年 8 月 15 日にワシントンで開催された第 1 回日米海事協議(米国側は運輸省海事局(MARAD)、沿岸警備隊(USCG)、連邦海事委員会(FMC)が出席)において、「H.R.5270 の提案内容は海運自由の原則に反するもので、ひいては(LNGの輸出入が米国籍船に限定されることで)米国民にとっても不利益となり得る」との懸念を伝え、同法案の今後の審議状況について密な情報提供を要請した。更に、同省は同年 8 月 26 日にワシントンで行われたUS-CSG会合^{*2}においても、重ねてわが国から米国側にH.R.5270 についての懸念を伝えた。本件については、韓国政府も同年 9 月 23 日にソウルで開催された韓米海事協議において、わが国同様の懸念を米国側に伝えたとされる。

^{*2} US-CSG 会合

Consultative Shipping Group (CSG) は、わが国を含む 18 カ国(デンマーク(CSG 議長国)、日本、ベルギー、カナダ、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、イタリア、韓国、オランダ、ノルウェー、ポーランド、ポルトガル、シンガポール、スペイン、スウェーデン、英国)の海運先進国当局で構成され、海運に関わる諸問題について意見交換および発信を行っている他、2 年毎に米国海運関係当局と政策対話を行っている。

一方、民間サイドの動きとしては、当協会等の要請を受け、国際海運会議所(ICS)が上記 US-CSG 会合の出席者を対象に開催したセミナーの中で、H.R.5270 について「海運自由の原則を無視した悪しき前例となり得る」との懸念を表明し、事後には CSG 議長(デンマーク)に対し、書簡で本件への注視を促した。

② Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2014 (S.2444 / USCG 予算法案)

平成 26(2014)年 11 月の米国議会中間選挙に伴う議会中断もあり、下院での上記 H.R.5270 の審議に進捗は見られなかったところ、米国産 LNG 輸送に係る H.R.5270 の提案事

項を盛り込んだ、USCG 予算法案の Coast Guard and Maritime Transportation Act of 2014 (S.2444) が同年 12 月 18 日に成立済であったことが事後にガラメンディ議員が発信した情報により判明した。

H.R.5270 の提案事項の S.2444 への挿入は、ガラメンディ議員の働きかけにより上院審議の中で為されたもので、S.2444 の Technical Correction (関連法令の技術的修正) 条項 (307 条) 等に概要以下の内容が盛り込まれた。

① 今後、米国海域の洋上に新規設置される LNG 施設は、輸入・輸出、いずれの LNG を扱うかを問わず、米国籍船 (含 米国人船員) を利用する施設の建設認可が最優先。

(建設済のものは対象外。また、陸上に設置される施設も対象外)

② 運輸長官による米国発 LNG 輸送への米国籍船活用促進策の検討。

※S.2444 には H.R.5270 の提案内容に加え、以下を求める条項も盛り込まれている。

[308 条] 米国会計検査院長: 2015 年から 2025 年までの間、米国発 LNG が米国籍船によって輸送された場合に米国海事産業 (例: 米国人船員や米国造船所就業者数) にもたらされると見込まれる雇用数の議会への報告。

[603 条・605 条] 運輸長官: (LNG 船のみならず) 米国籍船全般の振興策の検討。

上記 USCG 予算法の成立により、既存の沖合 LNG 施設や、既に米国政府承認済の日本向け LNG 輸出プロジェクトに米国籍船・米国人船員の利用が求められる訳ではないものの、上記条項が将来的に日本船社の事業展開の障壁となり得ることや、自国籍船優遇策の悪しき前例となることから、わが国国交省は平成 27 (2015) 年 1 月に駐米日本大使を通じ、米国運輸大臣に対し、本件に関する懸念を伝えるとともに、関係国への影響に配慮した制度運用を要請した。

その後もガラメンディ議員は米国下院での LNG 輸出許可に係る改正法案審議において、米国籍船利用要件を追加しようと試みる (賛同得られず) など、自国籍船優遇策の導入を図る動きを継続したことを受け、ICS は同年 3 月 9 日、MARAD 宛 (写: 国務省 / 通商代表部 / CSG 議長)、この動きに対する懸念等を伝える書簡を出状した。