

3・7 各国の海運政策

3・7・1 米国

(1) 第3回日米海事協議

第3回日米海事協議は平成28(2016)年8月16日にワシントンで開催された(第1回協議は船協海運年報2014の3・6・1参照、第2回協議は船協海運年報2015の3・6・1参照)。わが国国土交通省からは羽尾一郎海事局長他が、米国側は運輸省海事局(MARAD)ポール・ジェニヘン局長ならびに連邦海事委員会(FMC)のダニエル・マフエイ副委員長他が出席した。

第3回協議では、シップリサイクルや温室効果ガスといった環境問題や、海事サイバーセキュリティ等の安全問題、一部諸国の国における造船業への公的支援の問題の他、拡張パナマ運河開通後の状況等について意見交換された後、海事分野における諸課題対応において日米両国が引き続き連携を図ることが確認された。

(2) 米国 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、米国では平成27(2015)年2月、米国産 LNG 輸出に米国籍船を利用する洋上 LNG 施設の建設を最優先で認可する条項を含む米国沿岸警備隊(USCG)歳出予算法が成立した(船協海運年報2014の3・6・1参照)。

上記の動きはジョン・ガラメンディ米国下院議員による提案に基づくものであるが、更に同議員は平成28(2016)年12月、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)ならびに米国から輸出される LNG・原油の一定量を米国建造の米国籍船で輸送するよう義務付ける法案(H.R.6454)を提出した。しかしながら、両法案は平成29(2017)年1月の米国議会閉会に伴い審議未了で廃案となったため、同年2月、ガラメンディ議員は H.R.6455 と同内容の法案(H.R.1240)を再提出した。平成29(2017)3月末時点では、米国議会では H.R.1240 に関する審議は行われていない。

3・7・2 その他各国

(1) 韓国

韓国大手海運企業の韓進海運が平成28(2016)年8月末に経営破綻したことや、同国造船企業の低迷を踏まえ、韓国政府は同年10月末、船舶ファンドの拡充等から成る6.5兆ウォン(約57億米ドル)規模の自国海運業支援策と、11兆ウォン(約96億米ドル)規模の支援を行うことを発表した。

この動きを受け、わが国国土交通省海事局は同年12月にパリで開催された経済協力開発機構(OECD)造船部会において、「韓国における一連の造船・海運業支援策は、世界の造船市場全体に悪影響を及ぼす可能性がある」として、韓国政府に支援策に関する情報提供を要請、他国もこれを支持したため、平成29(2017)年4月に開催予定の次回会合で本件に関する議論を継続することとなった。

(2)ミャンマー

ミャンマー運輸通信省(MOTC)は傘下の港湾公社(MPA)を通じ、主として港湾混雑緩和を目的に、平成 28(2016)年 11 月 10 日からコンテナ貨物引渡手続等を変更する措置を実施する旨を発表した。発表された主な措置は以下のとおりであるが、それらは政府が船社と荷主間の商慣行に介入するものであり、かつ、貨物の誤配や詐取を引き起こす可能性のあるものであることから、国際海運会議所(ICS)やアジア船主協会(ASA)は措置の見直し等を求める書簡を同年 11 月 24 日付で MOTC や MPA 等に出状した。

<ミャンマーMOTC によるコンテナ貨物引取関連の変更措置>

- 本来、コンテナ返却延滞料(Detention Charge)タリフは船社が定めるべきところ、ミャンマー当局作成の統一タリフ使用義務付け。
- 荷主が MOTC 傘下の Shipping Agency Department (SAD) に B/L を提示すれば(例えば運賃や諸チャージ未払いの貨物であっても)船社の同意無しでも貨物引き渡し。
- 当局が(コンテナ保有船社の指定返却先に関わらず)一方的に空コンテナの返却先を指定。
- 諸チャージの(船社事務所や代理店ではなく)コンテナデポやターミナルでの清算義務付け。

ICS の 11 月 24 日付書簡に対し、MOTC は平成 29(2017)年 1 月 13 日付で返書を送付、同返書の中で MOTC は変更措置の正当性や、同措置が円滑な物流に支障を来すものではないこと等を主張した。これを受け、ICS は現地での状況改善を目指し、当協会を始めとする ICS メンバー船協と連携の上、MOTC に対し更なる陳情書簡を平成 29(2017)年 4 月 4 日付で送付した。