

3・4 各国の海運政策

3・4・1 米国

1. 第4回日米海事協議

第4回日米海事協議は2018年3月19日に東京で開催された。我が国国土交通省からは蒲生海事局長他が、米国側は運輸省海事局(MARAD)マーク・バズビー局長他が出席した。

同協議では、シップリサイクルや温室効果ガスといった環境問題や、自動運航船に関する規制整備、一部諸国の自国造船業への公的支援の問題の他、拡張パナマ運河におけるLNG船通航や通航料金、新サービス貿易協定(TiSA)策定に向けた多国間の交渉枠組み等について意見交換を行うとともに、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り、協議を継続して実施することが確認された。

2. 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の3・6・1参照)。

その後、ガラメンディ議員は2016年12月、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)を同時に提出したものの、2017年1月米国議会閉会に伴い審議未了で両案とも廃案となった(船協海運年報2016の3・6・1参照)。このため、同議員は2017年2月、H.R.6455と同内容の法案(H.R.1240)を再提出しており、今後も動向を注視していく必要がある。

3. 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

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。

但し、同通達案に対しては、多くの議員から支持があり、今後も動向を注視していく。

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月より一部が施行された。同改正には、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、この部分は2019年まで施行が延期されている。

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、デンマーク政府はロシア当局に対しこの点に関して書面照会を行うも、2018年3月末現在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ている。欧州へ進出している日系企業のかかなりの部分が英国に集中しており、我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

1. 貨物留保新規則の成立と現地の反応

インドネシア政府は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 を 2017 年 10 月 31 日付で公布した。同規則については公布当初現地のごく一部の関係者以外には殆ど知られていなかったが、同年 12 月中旬に現地紙で報道された事をきっかけに特に当協会ははじめ国際的な注目を集めることとなった。

規則の概要は以下の通り。

- ・石炭/CPO の輸出業者はインドネシア船社 (インドネシア国内法により設立された内外航海運事業者) を利用しなくてはならない。
- ・対象輸出貨物の付保にあたっては、インドネシア保険業者 (規則には定義が記載されていない) を起用しなくてはならない。
- ・インドネシア船社による輸送可能量が不足、または輸送不可能である場合は外国船社の利用が可能。
- ・石炭/CPO 輸出者は起用船社・保険業者を報告しなければならない。
- ・本規則の違反に対しては、警告書の送付、インドネシア国内の営業免許停止/廃止とする行政処分を課す。
- ・大臣その他関係機関の協議によって規則の適用除外を商業大臣が定めることができる。
- ・本規則実施の Technical Guidelines (以下 TG) は商業省対外貿易局長が別途定める。
- ・本規則は 2018 年 4 月 26 日に施行する。

※コメ (rice) および政府調達物資の輸入についても同様の規定がある。

同規則は貿易赤字削減策のためインドネシア政府が 2017 年に制定した 18 ある法令パッケージの 1 つであり、海上輸送を通じた投資の促進および自国の輸出業者が海運会社を自由に選択できる環境の構築が目的とされている。また新聞報道によれば、本規則を所管する商業省対外貿易局 Oke 局長は国内主要製品の輸出に関して、これまでの本船甲板渡し条

件(FOB)から、運賃・保険料込み条件(CIF)または運賃込み条件 Cost and Freight (C&F)契約への変更を政府として後押しする意向も併せて表明している。また、同局長は将来的に全ての主要国内産品(原油/LNG 等想定か?)に同様のルールを適用することに意欲を示している。

これに対し、インドネシア船協や現地船社は海外輸送の大半を外国船社が行ってきた事*¹に不満を持っていたため、規則を一様に歓迎した一方で、インドネシア石炭鉱業協会(ICMA)等の現地荷主団体(石炭/CPO 輸出業者)は輸出船社が国内船社に限られることによる運賃上昇への懸念等のため反対意見を表明した。

*¹ 現地紙の報道によれば、2016 年のインドネシアにおける輸出入貨物の輸送量シェアは国内船社:6.4%、外国船社:93.6%。また、2017 年の石炭輸出で使われた国内船社運航船は大型船 10 隻とバージ船 62 隻の計 72 隻で、運航船全体の 1.9%に過ぎない

2. 当協会の対応

新規則は保護主義的な貨物留保等であり、海運自由の原則や国際慣行に反し、会員船社の輸送活動にも大きな影響を及ぼす可能性があるため、国内外の関係機関とも連携し対応した。

まずは、規則概要とともに、以下の要確認点を取りまとめ、国土交通省に対して政府間での対応を求めることとした。

- ・現状、インドネシアからの石炭/CPO 輸出の太宗を占める FOB 契約(インドネシア輸出者は船積指定権を持たない)に対しても規則が適用されるのか。
- ・邦船と合弁で設立されたインドネシア船社がある場合、同社の輸送は「インドネシア船社の輸送」と見做されるのか。
- ・インドネシア船社の輸送はインドネシア籍船に限られるのか、外国用船でも可能なのか。

3. 日本政府の対応

当協会の要請を受け、わが国国土交通省海事局外航課海運渉外室は外務省、経済産業省、資源エネルギー庁等の関係省庁と連携の上対応を進めるとともに、国内関係業界に対し情報共有と影響の確認を行った。その上で同室は前述の当協会要確認項目を含んだ質問状を取りまとめ、2018 年 2 月下旬に在京インドネシア大使館経由インドネシア商業省に提出した。

また同室は Consultative Shipping Group (先進国海運当局間会議。以下 CSG*²)にも問題提起を行い、CSG は本年 2 月に新規則と WTO/GATS との整合性等に関し疑問を呈したデマルシェをインドネシア政府に発出した。

その後 2018 年 3 月 16 日にインドネシア運輸省アグス海運総局長が来日した際には国土交通省蒲生海事局長より日本政府の立場と懸念を示した上再考を促し、これをフォローする形で石井国交大臣名でのレター(TO:商業大臣、CC:運輸大臣)を 4 月 2 日付で発出した。

一方、3 月 28 日～30 日にインドネシアのバリ島で開催された日インドネシア EPA 会議でも、日本側から本件が取り上げられた。

*² 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。

4. 現地大使館および現法日系企業の対応

2018 年 1 月以降日系商社や邦船社のインドネシア現地法人が加盟する日本ジャカルタクラブ運輸グループを中心に働きかけが行われた。3 月 1 日には在インドネシア日本大使館が経済担当公使名でエネルギー・鉱業省局長/商業省局長宛に、日系荷主の深い懸念を盛り込み、規則の再考を強く求めるレターを発出した。

5. 民間国際団体の対応

(1)ICS

ICS では当協会からの情報および働きかけを受け 2018 年 1 月 31 日付でインドネシア商業大臣宛に、新規則は WTO ルールに反し不公正な競争/市場歪曲を引き起こす他、貿易相手国による対抗措置に繋がる懸念があるとして、関連条項の改廃を求める意見書を提出した。また、2 月 5 日ロンドンで開催された ICS Shipping Policy Committee (SPC) 会合において、当協会は ICS メンバー船協に対して自国の当局に働きかけるよう提案した。また、ICS 事務局は、ICMA とともにコンタクトを図っており、協働の可能性も模索している。

(2)ASA

2018 年 3 月 15 日に東京で開催された ASA SPC (委員長:磯田当協会常勤副会長、事務局:当協会) 中間会合において本件が主要議題として取り上げられ、新規則に対する ASA SPC のポジションペーパー【資料 3-4-4-1】が採択、公表された。今後は同ペーパーを ASA 発インドネシア政府宛レターのベースとするとも、に各メンバー船協においては、同ペーパーを活用し、自国政府に自由貿易等の観点から必要な働きかけを行うことが推奨された。

(3)ECSA

2018 年 2 月 14 日にブリュッセルで開催された ECSA SPC で本件が取り上げられ、ここでの議論を踏まえた ECSA のポジションペーパーが 2 月中旬に欧州委に提出された【資料 3-4-4-2】。同ペーパーは 2 月下旬に開催された EU・インドネシア FTA 交渉での欧州委の対応に反映された。

6. その他(現地セミナーの様子等)

2018 年 1 月 31 日にジャカルタで開催された本規則に関するセミナーに当協会も参加した。規則に係るインドネシア省庁(商業省、エネルギー・鉱物資源省等)、業界(INSA、ICMA、保険業者)、弁護士等が新規則の解釈や規則に対する見解を表明した。残念ながら商業省による具体的な有権解釈はなされなかったものの、FOB 契約にも規則が適用される点、船籍制限がない点、TG が 2 月中に公表される点などが明らかにされた。(なお、2018 年 3 月末現在、TG は未公表である。)

3・4・5 ミャンマー

ミャンマー運輸通信省(MOTC)傘下の港湾公社船舶代理局(MPA SAD)が、港湾サービス円滑化を目的として2016年11月からコンテナ貨物取引手続き等に介入する措置を実施していることに対し、当協会は、国際慣行に反する民間商取引への介入であり、実務上も問題が多いとしてASAやICSを通じ撤回を求めている。(詳細は船協海運年報2016の3.6.2(2)ご参照)

ICSが2017年6月下旬にMOTCから受領した書簡では、ミャンマー政府は制度を見直し全関係者に有益な制度を構築するとの考えが示されるとともに、SADが誤デリバリー時の責任を負う旨を記載した保証状を船主に発行する旨、また、関係事業者が従前通りビジネスを継続できるよう努力する旨が盛り込まれた。

しかしながら、船社側はこうした回答では従前通りの円滑な取引を担保するには不十分としており、当協会の要請を受けた国土交通省海事局は2017年10月の日ミャンマー交通次官級会合(於ヤンゴン)においても改めて問題点の指摘を行った。

3・4・6 韓国

2016年8月末の韓進海運の経営破綻や同国造船企業の低迷を契機として、韓国においては近年、様々な自国造船・海運振興策が採られている。

造船への支援策については、わが国国土交通省海事局は造船業における公的支援の規律が必要との立場のもと、2016年以降、OECD造船部会や二国間政府協議において議論が継続されている。

一方、海運に関しては、2017年7月に文新大統領が公表した「国政運営5カ年計画」に、自国海運業の規模拡大目標(2022年に売上を16年比22%増、コンテナ船運航規模を2.1倍)が盛り込まれた。また、翌月の同年8月には韓国海運連合(Korea Shipping Partners: KSP)が結成され、同国の定航船社14社が協調して航路合理化やスペース交換等を進めることが合意されたほか、既存の支援団体(韓国船舶海洋および韓国海洋保障保険)の業務を統合し、政府出資を加えた上、船社への金融支援強化等を図る新組織(韓国海洋振興公社)を2018年6月頃に設立することが決定されている。当協会はこうした動きが公正な国際競争環境を阻害することのないよう、国土交通省海事局と連携して状況を注視している。