

3・4 各国の海運政策

3・4・1 米国

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)。

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、両案廃案(船協海運年報2016の3・6・1参照)後も2017年2月、H.R.6455と同内容の法案(H.R.1240)を再提出、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)している。

いずれも2019年1月の米国議会第116議会期末をもって審議未了の為廃案となっているが、ウィッカー、ガラメンディ両議員は2019年3月末、連名でライトハイザー通商代表やムニューシン財務長官、ロス商務長官に宛て米中合意成立後の中国へのLNG輸出拡大期待と絡めて、法案再提出の意向と、その内容への理解を求めるレターを提出した。今後も動向を注視していく必要がある。

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、2019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ず、交渉期

限を目前に控えた 2019 年 3 月 14 日、EU へ離脱期限を 3 カ月以上延期するよう要請することが英国下院で可決された。EU 加盟国側首脳は、3 月 21 日、(1)英国下院が翌週離脱協定案を承認すること (2)(1)が承認されない場合、2019 年 4 月 12 日までの離脱延期に同意し、同日までに今後の方針を欧州理事会へ示すことに同意した。

英国はこれを踏まえ 3 月 29 日離脱協定案の 3 度目の採決を実施するも否決されたため当面の離脱期限は 4 月 12 日となり、同日までに、5 月 22 日の欧州議会選挙への参加是非を決定すると共に、EU に対し離脱期限の再延期や離脱協定案等何らかの方針を示す必要がある。

万一離脱協定案に関し EU と合意できないまま離脱期限を迎えることとなれば、合意なき離脱(Hard Brexit)に至る可能性もある。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

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。当協会は規則が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、海運会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、わが国政府や内外の関係機関と連携し、国際的な圧力をインドネシア政府に対してかけ、規則再考を促し続けた(詳細は船協海運年報 2017「3・4・4」参照)。

このため、インドネシア政府は各国からの圧力およびインドネシア船社の輸送能力不足等を理由に、規則施行日の延期を定める新たな大臣規則 No.48/2018(4 月 10 日公布)を発表し、延期期間を海運 2 年間(新施行日:2020 年 5 月 1 日)・保険 3 ヶ月間(同 2018 年 8 月 1 日)*¹と定めた。

*¹ 保険(貨物)については 2018 年 7 月 30 日、更に 6 ヶ月間(同 2019 年 2 月 1 日)期限を再延長する商業大臣規則(No. 80/2018)が発表された後に準備期間を経て 2019 年 6 月 1 日から施行された。また、2019 年 1 月 16 日には外国貿易総局長令として *technical guidelines* も公表されたが、一定条件の下外資損保会社はこれまで同様サービスを提供している。

(1) 日本政府等の対応

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関係省庁や在インドネシア日本大使館等(同館は現地で現法日系企業とも連携)とも連携の上、2 国間会合の場や 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示し、廃止を含めた再考を促し続けた。この他にもインドなど、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、国際圧力を強めていった。

また Consultative Shipping Group(先進国海運当局間会議。以下 CSG*²)は前年に続き 2019 年 1 月 17 日、規則が WTO/GATS の約束表(市場アクセス)に反すること、イ

インドネシアの産業への悪影響を懸念していることおよび同国の輸送能力に疑義がある旨のデマルシェをインドネシア政府（商業省 Oke 総局長）に直接手渡し、意見交換を実施した。当日は CSG 議長国であるデンマークから駐インドネシア大使が出席し、日本を含む関心国・地域外交官も同席のうえ、規則に対する懸念を伝えた。一方、インドネシア政府からは本件に関して引き続き議論を行っていきたい旨の発言があったに留まった。

*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。

(2) 民間国際団体の対応

① ICS

ICS は昨年当協会からの情報および働きかけを受け関連条項の改廃を求める意見書をインドネシア政府に提出しており、ICS Shipping Policy Committee (SPC) 会合においても当協会からの働きかけにより ICS メンバー船協が自国当局に働きかけることが支持された。また、規則延期を受け、ICS はインドネシア政府に対して Follow up レターの作成を検討している。

② ASA

ASA SPC では 2018 年 3 月 15 日開催の中間会合においてポジションペーパーを採択したのに続き、同ペーパーを基に ASA としてレターを作成することが推奨された。これを受け、2018 年 4 月 30 日付でインドネシア政府に対してレター【資料 3-4-4-1】を送付した。また、2018 年 5 月 15 日の ASA 総会および 2019 年 3 月 13 日の ASA SPC 中間会合においても、本件の様な保護主義的動きに対して懸念を表明し、引続き必要な対応を行うことで合意した。

3.4.5 オーストラリア

オーストラリア政府は 2018 年 5 月、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に、船主・オペレーター・代理店何れかに入港の都度、船舶の詳細報告および課徴金を課す制度（Biosecurity Imports Levy）案を示し、関係業界から意見聴取を行った。その後、当初案から一部修正したうえで、同年 11 月 28 日に制度案を再提示した（課徴金額の詳細は以下の通り）。

・ 輸入貨物分

-コンテナ：\$10/TEU（金額の単位はオーストラリアドル、以下同じ）

- ブレイクバルク（自動車含む）：\$1/MT
- バルク（石油・ガス等液体含む）：\$0.5/MT
- ・入港船舶トン数分
 - \$0.027/GT（上記に加えて課徴）

オーストラリア政府は課徴総額を年間約\$1.2億と想定（内訳 コンテナ：\$4,000万、ブレイクバルク：\$1,500万、バルク：\$3,500万、船舶：\$3,000万）しており、航海毎に納税者が計算の上、四半期毎にまとめて納税することを求めている。

これに対して原案が示された5月以降、現地の荷主や港湾および海事団体の Shipping Australia Limited (SAL) が強く反対活動を実施し、オーストラリア船協 (MIAL) も同様に対応を進めた。2019年1月10日、オーストラリア政府は関連業界との consultation を実施し、これに MIAL 等も出席した。会合当日、本制度についてオーストラリア政府は当初2019年7月1日施行を目指していたが開始時期について譲歩する姿勢を示した。一方、業界側（港湾、荷主、海運）は課徴とその方式について反対姿勢を維持した。

当協会は本件に関して ICS 事務局と意見交換を行い、2019年2月4日に開催の ICS SPC 会合で本件を議題に追加することとなった。これを受け SPC 会合前に同事務局は MIAL と事前協議を行ったが当面反対活動はローカルベースで進める旨が確認されたため、会合当日も ICS としては状況を注視し必要に応じて現地関係者と協働していくことが了承された。

本制度は導入に際して法改正を要するが、議会日程等を鑑み2019年5月18日実施予定の連邦総選挙前に改正法成立は見通せず、選挙後の新政権で検討されることが見込まれている。

3・4・6 フィリピン

2019年2月、当協会が事務局を務める ASA SPC の Jeffrey Lawrence 顧問弁護士より当協会に対して、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マニラ港等主要コンテナターミナル (CT) 混雑是正のために共同行政命令 (JAO) を準備しており、実施されれば定航会社に相応の negative impact がある旨連絡があった。(JAO 案の主な内容は概要以下の通り)。

- ・契約に定めがない場合の Origin/Destination Surcharge の禁止
- ・Terminal Handling Charge, Container Imbalance Cost, Emergency Cost Recovery Charge 等のチャージ類を運賃に一本化 (all-in)
- ・INCOTERMS に反するチャージ類請求の禁止
- ・その他のローカルチャージについては当局の承認制
- ・船社に航路毎の運賃公表義務を課す

- ・ Demurrage/Detention Charges、 Container Cleaning Charge は実額に基づくもの
- ・ 船社保有の空コンにより CT が混雑する場合、船社には別途蔵置場所を確保させ、または Sweeper Vessels を出し、当該空コンを移送させる義務を課す

JA0 案が確定した後、同命令は公布の 15 日後に施行され、その後 30 日以内に関係省庁が関連するガイドライン・施行細則等を公表することとなっている。

本件は現地定航団体の Association of International Shipping Lines (AISL) が中心となり WSC の協力を得つつ対応しており、両団体は 2019 年 2 月 22 日付で、当局が諸チャージ類の取扱いに介入することや INCOTERMS の援用などの非現実的規定を非難し、規定が国際慣行に反することや輸送費用の公表が反競争的行為に繋がる恐れがあること等も指摘したコメントを提出した。

当協会も ASA SPC 加盟船協に対して情報通知と必要に応じた自国政府への働きかけを要請し、また、2019 年 3 月 13 日開催の ASA SPC 中間会合においても AISL および WSC の両団体がフィリピン政府に提出した JA0 案再考を求めるコメントを強く支持することとなった。

その後現地では以前より実施していた AISL を含む官民関係者がコンテナヤード混雑緩和に関する協議が終了し、2019 年 3 月 15 日に長期滞留コンテナおよび空コンテナの指定 depot への回送を奨励するマニフェストへの署名が行われた。これを受けマニラ港の慢性的な混雑状況も改善されつつあると報道されている。一方、諸チャージ関係の規定有無を含む JA0 最終版の詳細については関係者からのコメント等を踏まえ、部分的に大幅な修正がなされるとの情報も出ているが、詳細については依然不明のままとなっている。