

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：民主党ジョン・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）、2019 年にも 2018 年と同主旨の法案（S.2167、H.R.3829）を 2019 年 7 月に再度上下両院に同時提出し、いずれも廃案となっている。

ガラメンディ議員他は 2021 年 3 月 11 日にも 2018 年と同主旨の法案（S.707、H.R.1819）を再度上下両院に同時提出している。3 月末現在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）2019 年コーストガード授権法案(H.R.3409)

ジョーンズ法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)が下院で可決され上院での審議待ち(S.2297)となっていた（船協海運年報 2019 「3・4・1・2」参照）が、2021 年 1 月の米国第 116 議会期末をもって審議未了で廃案となった。

（2）1953 年外縁大陸棚法(Outer Continental Shelf Lands Acts : OCSLA)改定法案

ジョーンズ法を含む米連邦の法律適用範囲（米国領域内）は 1953 年外縁大陸棚法(Outer Continental Shelf Lands Acts : OCSLA)により「米国大陸棚上の天然資源採掘を行う構造物」にも及ぶことが定められており、OCSLA の規定範囲を米国大陸棚上の再生可能エネルギーを生産する構造物にも拡大する内容が含まれる Clean Economy Jobs and Innovation Act (H.R.4447) 法案が、2020 年 9 月 25 日付で下院を通過したものの、2021 年 1 月の米国第 116 議会期末をもって審議未了で廃案となった。

一方、毎会計年度ごとに策定され米国の国防予算の大枠等を決める National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2021（2021 年国防授権法案）が下院を 2020 年 7 月 21 日に通過後、上院が審議・差し戻しを行い、両院協議会において協議委員（Conferee）

に指名されたガラメンディ議員が、OCSLAの規定範囲を米国 EEZ 内の再生可能エネルギー生産構造物等にも拡大する内容を同法案に挿入するよう提案した。同提案が反映された 2021 年国防授權法案は下院（12 月 8 日）、上院（12 月 11 日）を通過し、トランプ大統領が同 23 日拒否権を行使したものの、上下両院で夫々 3 分の 2 以上の支持を得て再議決され、2021 年 1 月 1 日付で同法が成立し、ジョーンズ法の適用範囲が米国大陸棚上の洋上再生可能エネルギー生産施設（洋上風力発電施設等）にも拡大されることとなった。ただし、非内航船は引き続き CBP 解釈に則りオフショア業務を行うことができるため、既存のオフショア船が大きな影響を受けることは無いと見られている。なお、2021 年 1 月 21 日就任したバイデン大統領は、2021 年 2 月 25 日、政権のジョーンズ法支持・推進姿勢を含む大統領令“Buy American”令に署名している。

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。また、2020 年 3 月、連邦航海通商法が改正され、ロシアとの 2 国間条約またはロシア政府のガイドラインに従って許可を受ければ、外国籍船も沿海輸送を含む一部の商船活動がロシアの EEZ 内・大陸棚上で許可されるとの内容を含むようになった。

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、2021 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

英国は 2016 年 6 月、ヨーロッパ連合（EU）からの離脱（Brexit）を国民投票で決定。当初の離脱日は 2019 年 3 月 29 日、移行期間は離脱の翌日から 2020 年 12 月 31 日までの約 21 カ月間としていたが、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等について国内意見が統一されず、Brexit に関わる政権交代を経て、延長後の離脱最終期限である 2020 年 1 月 31 日、英国は EU から離脱した（船協海運年報 2019「3・4・3」参照）。

2020 年末の移行期間終了後は、英国-EU の貿易は貿易協定に依拠することになり、交渉の進捗が注目されてきたところ、英国は 2020 年 12 月 24 日には EU との間で、全品目で関税・割当ゼロの内容を含む FTA に合意。危惧されていたハード Brexit 相当の状態は回避されたが、2021 年 1 月以降は英国-EU の間に「国境」が復活し、通関作業や検疫が必要となる等、企業への手続き負担は増すこととなった。

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た（詳細は船協海運年報2018「3・4・4」、同2019「3・4・4」参照）。

その後も2020年4月10日付で国際乾貨物船主協会（INTERCARGO）が2通目となるレター（2018年2月の同協会レターのフォローアップ）を送付したほか、Consultative Shipping Group（先進国海運当局間会議。以下CSG*）も2020年4月16日、3通目となるデマルシェ（外交上の申し入れ文書）を発出した。また、ICS内の関心メンバー（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事務局も合同Working Group（WG）を計7回開催し、情報共有に加え効果的な働きかけを検討し続けた。

**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カ国。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。*

こうした活動が功を奏し、インドネシア政府は海運・荷主業界の懸念解消に向けて新たな大臣規則 No.40/2020 を4月8日付で公布した（新規則の主な概要は以下の通り）。

- ・石炭/CPOの輸出業者およびコメ/政府調達物資の輸入業者に尼船社（尼国内法により設立された海運事業者）の利用を義務付け<第2条>
- ・前条の対象は15,000DWT以下の船舶で海上輸送する場合に適用する<第3条>
- ・違反した輸出入業者には、法人番号凍結の勧告を含む行政処分が課される<第17、18条>

これにより、規則の適用が船型15,000DWT以下の船舶に限定されたため、当協会会員会社の石炭/CPO輸送の多くにおいて深刻な影響を与えることは回避できる見通しとなった。

しかしながら4月22日、インドネシア政府が官民関係団体等向けに新規則の説明会をオンラインで実施した際、インドネシア商業省担当課長から規則第3条に記載の15,000DWTは船型ではなく対象貨物（インドネシア産石炭/CPO等）の積載量を指す旨発言、船型を指すとの条文およびインドネシア運輸省の見解と異なる説明を行った。同課長の説明通りの場合、インドネシア一國で15,000DWTの貨物を積載する必

要がある（インドネシア外での船積分と合わせて 15,000DWT は不可＝要インドネシア船社起用）ため、当協会会員会社の事業活動への影響はより深刻になる。また、インドネシア政府内でも本規則の見解が分かれていたため、当協会は ICS・ASA 等の国際民間団体および国土交通省と連携し情報収集と対応を進めた結果、現地の日本人商工会議所ならびに在インドネシア日本大使館は 4 月 27 日付で新規則がインドネシア産石炭/CPO 輸出の縮小に繋がる点を示唆し、規則撤回を強く求めるとともに 15,000DWT の見解を巡る混乱を指摘する内容のレターを夫々送付した。また ICS をはじめとした国際民間団体も、従来の ICS、ECSA、ASA に加え、新たに INTERCARGO および国際独立タンカー船主協会（INTERTANKO）も加えた 5 団体連名による規則撤回を再度求めるレター【資料 3-4-4-1】を送付、同レターには上記 15,000DWT 部分の明確化を求める内容も盛り込んだ。

こうした動きが奏功し、5 月 4 日、インドネシア運輸省は実運用側である港湾当局に対して通知文書を発行、規則の対象は船型である旨を明確化し、日本政府も同様の見解を示した。これにより、規則の適用が船型 15,000DWT 以下の船舶に限定されることが改めて確認された。

その後、2020 年 7 月 7 日、インドネシア政府は規則の対象を 10,000DWT 以下の船型に引下げる内容の新規則 No.65/2020 を公表、7 月 15 日付で公布・即日施行した。

当協会は本件が今後 DWT 基準の引上げまたは対象貨物の範囲が拡大する恐れや、本件が悪しき前例となり他国の模倣（保護主義拡大）および対抗措置を招きかねないため、引続き内外関係者と連携しつつ、規則の完全撤廃を求め続けていくこととしている。

3.4.5 オーストラリア

豪州政府が 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、豪州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」、同 2019「3・4・5」参照）。

制度の抜本的見直しを進めていた豪州政府は 2020 年 5 月 20 日付で本件の所管官庁（農業・水資源・環境省）の HP に levy 導入を正式に断念（代替財源の確保も必要なし）する旨公表した。断念の主な理由は以下の通り。

- ・ levy 導入により関係業界および課税者への影響が避けられない。
- ・ 2012/13 年度比 4 割以上予算が増加した biosecurity 対策には一般財源から十分な資金が確保されているため、本課徴金による追加資金を確保しなくとも予算全体に大きな影響は無い状況。
- ・ 干ばつ、山火事、COVID-19 が与える豪経済への影響や急速に変化する貿易環境も考慮。

これにより、当協会会員船社への悪影響は回避でき、現地で積極的に対応を行っていた **Shipping Australia**（現地船主団体）も政府決定を歓迎する意向を示した。

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」、同2019「3・4・6」参照）。

本件は現地定航船社団体の **Association of International Shipping Lines (AISL)** が中心となり世界海運評議会（WSC）の協力を得て対応しており、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2021年3月末現在、引続き規制手法の模索が続いている状況にある。

上記の検討とは別に、フィリピン運輸省はコロナ禍における一時的な緊急措置として、国内外の船主が国内荷主に対して不当な諸チャージを課した場合、当該荷主が申立て出来る場として、2020年6月24日に“**Shippers' Protection Office (SPO)**”を開設した。但し、**SPO** はあくまで関係者に対し助言（**recommendation**）を行うだけであり、仲裁機能は有さない。

当協会は今後も進展を注視していくこととしている。

3・4・7 インド

インドにおいて、2017年7月より課税が開始された **GST**（物品・サービス税）に関し、当初、外航船（外国船社）に係るインド港費類（水先料、係離船料、港湾利用料、SIコスト、とん税、航行援助施設使用料等）に対する免税措置はなく、内航船同様に **GST** が課税されていた。

その後、2019年6月の同国財務省通達により、前記港費に関しては、以下条件が満たされれば **GST** 免税（0%課税）が認められることとなった。

- ・ 港湾当局が（インドのローカル代理店にかわり）外国（海外）船社・外国（海外）代理店を登録
- ・ 港湾当局が他の費用とは別建てで **GST** 免税となる港費を請求（請求先は海外船社・海外の代理店）
- ・ 港湾当局が外貨での支払いを受け入れ

しかしながら、インド港湾当局が、IT・経理システムの未対応を理由として上記登録・請求等を行っておらず、デンマーク船社等の整備申し入れに対しても、要望は一部船社に限られるとして、前向きな回答が得られていなかった。

このため、ICSは2020年11月16日、FONASBA（ブローカーの国際団体）との連名にてインド財務省（間接税・関税中央委員会委員長）宛レターを発出した。同レターにはMaersk、TORMなどのデンマーク船社に加え、当協会会員船社2社（川崎汽船、商船三井）を含む計18社が賛同者としてロゴを掲載、世界主要船社の要請であることを明らかにした上、財務省委員会を通じ各港湾当局に対し、外航船港費に係るGST免税の確認と、そのために必要なシステム整備を求めるとともに、外航海運業界と当局との対話の必要性を訴えた。【資料3-4-7-1】

今後、ICSとインド当局の間で協議が行われる見通しである。