



【米国】

米国の海事産業再興に向けた一連の動きについて

(通商法301条措置の適用及びその他の動向)

2



福原 和弥

ワシントン国際問題研究所
主任研究員／次長



山上 寛之

ワシントン国際問題研究所
主任研究員

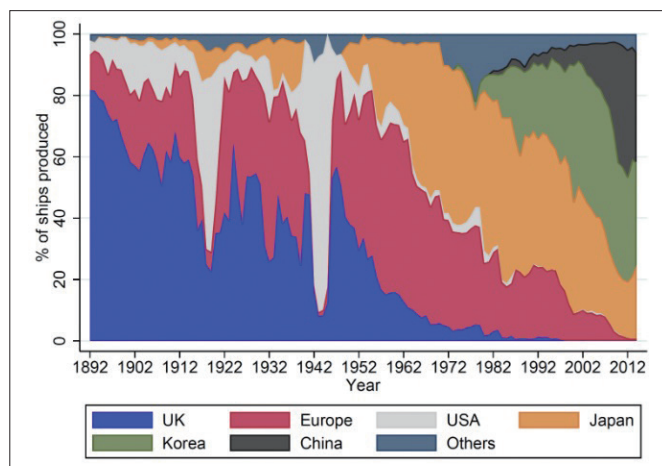
1. はじめに

2025年1月に発足した第二次トランプ政権は、近年の中国の軍事的・経済的伸張を背景として、第二次世界大戦後、国際競争力を失った米国造船・海運業の再興が米国の国家安全保障および経済的繁栄の観点から極めて重要として、大統領令や米国通商代表部（USTR）の権限を駆使し、様々な施策・措置を打ち出している。

特に通商法301条に基づく入港料に関しては、現在一時課徴金停止措置が取られているものの、中国のみならず我が国海運業界への影響も大きく、2025年の秋には関係者がホワイトハウスの発表に振り回される事態も発生した。

他方、造船業の復興に関しては、現在中国が世界シェアの5割を超える圧倒的な競争力を有しており、米国のみならず、日本においても官民合わせて1兆円の投資計画を以て、競争力強化に向けた取り組みが開始されたところである。とはいえ、巨大な装置産業である造船業の能力拡大に際しては、投資や、よしんば補助金を投入したところで一朝一夕に成し遂げるのは不可能であり、施設の整備や技術・労働力の確保といった長期的課題を一つ一つ解決していく必要がある。

本稿においては、実際に発動に至ったUSTRによる通商法301条に基づく対抗措置の動向を中心に、同措置と連動した「USTR以外の動き」の囲み欄を添えて報告することとする。



主要国の商船建造シェアの長期推移（1892年～2012年）¹⁾

2. USTR措置の端緒

バイデン政権下の2024年3月12日、米国の鉄鋼・造船等に関係する5つの労働組合が、USTRに対し、中国政府の補助金・輸出支援などが米国造船業の競争力を著しく低下させたとして、通商法第301条に基づく調査を行うよう請願書を提出した。

これを受け、USTRは2024年4月17日に調査を開始し、5月29日には公聴会が開催されたものの、以降、半年以上に亘り表面的な進展は見られなかった。

その間、2024年11月の大統領選挙におけるトランプ現大統領の勝利を経て、年が明けた2025年1月16日、USTRは調査結果²⁾を発表し、中国は造船分野等において不公正な貿易慣行があると認定した。通商法第301条に基づく対抗措置が可能と結論付けた。第2次トランプ政権発足の4日前であった。

3. USTR対抗措置案（原案例示）

2025年2月21日、USTRは前述の調査結果に基づく対抗措置案を提案した。同案には例示として、中国建造船が米国に寄港する毎に最大150万ドルを徴収することや、米国産品輸出の際、一定割合を米国船社が運航する米国籍船（いわゆる貨物留保）、かつ米国建造船に限定する考えが示され、同年3月24日を期限として意見が公募され、3月26日には公聴会も開催された。

USTR以外の動向①：

大統領議会演説（3月4日、上下両院合同会議）

- 米国の防衛産業基盤の強化と市民の保護を目的とし、造船業再興に取り組む姿勢を明確化
- ホワイトハウス内に造船担当の新たな部局を設置。税制優遇措置の提供を通じて造船業を国内に呼び戻す方針を表明

USTR以外の動向②：

大統領令「アメリカの海事支配力の回復」（4月9日）

- 海事産業活性化に向けた「海事行動計画」の策定
- USTRに対し、中国の造船産業における反競争的行為について提言を指示
- 国土安全保障長官に対し、海事産業への投資財源として外国貨物に対する港湾維持費・課徴金の徴収の徹底を指示

4. USTR対抗措置（第1次案）

2025年4月17日、USTRは2月の提案とその後の検討を踏まえ「中国の海事・物流・造船分野に対する1974年通商法第301条に基づく措置」³⁾を公表した。同措置により、米国の造船業の回復を図るとともに、中国の不当な措置・政策・慣行に対処するとした。概要は以下の通りである。なお、⑥の追加関税提案については5月19日を期限として意見公募されたほか、同日に公聴会も開催されることとなった。

①中国船社に対する入港料課徴（附属書Ⅰ）

中国船社（香港・マカオを含む）が保有・運航する船舶に対し、2025年10月14日以降、\$50／純トン（NT）の入港料を課徴。2028年にかけて段階的に\$140／NTまで引き上げ。（米国内最初の入港地で課徴。一連の寄港で1回とカウント。1隻への課徴は年間5回を上限とする。②も同じ。）

②一部中国建造船舶に対する入港料課徴（附属書Ⅱ）

中国建造船舶に対し、2025年10月14日以降、\$18／NTまたは\$120／揚コンテナ本数の高額な方の入港料を課徴。それぞれ2028年にかけて段階的に\$33／NTまたは\$250／揚コンテナ本数まで引き上げ。但し、バラスト（空荷）状態で寄港した場合、8万重量トン（DWT）以下のバルカー、5.5万DWT以下の船舶、4,000TEU（20フィートコンテナ換算4,000個積）以下のコンテナ船等は対象外。

③非米国建造自動車運搬船に対する入港料課徴（附属書Ⅲ）

米国外で建造された自動車運搬船に対し、2025年10月14日以降、\$150／積載可能自動車台数（CEU）を課徴。

④特定海上輸送（LNG輸出）に関する制限（附属書Ⅳ）

米国積みLNG輸送に占める米国籍・米国運航船の割合を2028年4月17日（1%）から2047年（15%）にかけて段階的に引き上げ。2029年以降は米国建造船であることも要件に追加。これに反した場合、LNG輸出ライセンスを停止する。

⑤重複する課徴の回避

- ・上記附属書Ⅰ～Ⅳは重複適用されず、中国船社保有・運航船に関しては附属書Ⅰ、自動車運搬船に関しては附属書Ⅲ、LNG船に関しては附属書Ⅳがそれぞれ適用され、いずれにも該当しない中国建造船には附属書Ⅱが適用される。
- ・上記附属書Ⅰ～Ⅳに関し、同等船型以上の船舶を米国造船所に発注・納入した場合、最長3年間の課徴免除が認められる。

⑥中国製港湾荷役機器への追加関税提案（附属書Ⅴ.A）

前述の大統領令（14269号）に基づく措置として、中国製のSTSクレーン（岸壁設置の荷役用クレーン）に対し、最大100%の追加関税を提案。

上述の①～④の入港料措置において、もっとも直接的な影響を強く受けるのは中国船社（①）であるが、非中国船社の多くにとっては④は開始時期が遅く、②は一定の適用除外が認められている上、各社ともある程度非中国建造船を保有・運航しているため、直ちに甚大な影響は発生しないものと見られていた。一方、③の非米国建造自動車運搬船に対する入港料に関しては、外航海運市場に米国建造自動車運搬船がほぼ存在しないことから、米国寄港する自動車船社／部門への影響は大きく（報道ベースで大型船1隻当たり100万ドル超の負担）、特に同部門での世界シェアが高い我が国海運業界は事業に相当の影響が出ることが懸念される事態に至った。

順位	社名	本拠地	シェア
1	日本郵船	日本	15.1%
2	ワレニウス・ウィルヘルムセン	ノルウェー	15.0%
3	商船三井	日本	12.7%
4	川崎汽船	日本	11.8%
5	現代グロービス	韓国	10.9%

自動車船の運航シェアトップ5（2025年4月27日付日本経済新聞）

このため、世界の海運業界を代表するICS（国際海運会議所）などは、USTRの措置に反対する意見書を提出している。

USTR以外の動向③：

SHIPS法案（4月30日、連邦議会に提出、現在も審議中）

- 国家海事戦略の策定等にあたる海事安全保障顧問を任命
- 海事安全保障委員会、海事安全保障顧問室を設置
- 米国商船隊および海事産業基盤支援に向け、海事安全保障信託基金を設立。財源は各種関税、とん税、利用料等に加え、通商法301条措置に基づく収入。最大200億ドル規模
- 懸念される外国（ロシア、中国、イラン、北朝鮮等）船社所有／運航・国籍船、懸念される外国造船所と一定規模の取引を行う船社より、最大\$5／トンの課徴金を徴収
- 有事・緊急時の米国政府への協力を義務付ける戦略的商業部隊を設立し、今後10年間で250隻の米国籍外航商船を確保
- 米国籍・米国人船員配乗・米国建造船の新造船導入に伴う建造・運航差額補助制度（最大21年間）の導入
- 政府貨物の米国籍船舶輸送の義務化
- 中国からの輸入貨物（主にコンテナ貨）の一定割合（施行5年後は1%、以降段階的に引き上げ14年目以降10%）を米国籍・米国人配乗・米国建造船で輸送することを義務化
- LNGおよび原油の輸出に際し、一定割合（LNGの場合、施行初年度～7年目は2%、以降段階的に引き上げ22年目以降は15%。原油の場合、同様に7年目までは3%、最終的に14年目以降10%）を米国籍・米国建造船で輸送することを義務付け
- 海事安全保障信託基金から2026年度以降、10年間に亘り年間最大4億ドルを米国造船所、船用機器メーカー等に拠出、投資やイノベーション推進を支援
- 造船イノベーション促進に向け、上記とは別途、同基金から年間最大5千万ドルを拠出
- 有事・非常時輸送を念頭に、民間船員の人材プールを目的に米国商船隊キャリア継続プログラムを創設
- 退役軍人、他国船員の活用
- 海事アカデミー近代化に向け、2026年度以降、10年間で計10.2億ドルを拠出
- 米国内の外航船舶建造、米国造船所向けの投資等に関する税額控除制度を新設

5. USTR 対抗措置（第2次案）

2025年6月6日、USTRはこれまで寄せられた意見を踏まえ、4月に提案した対抗措置案の一部修正案⁴⁾を公表。7月7日を期限として再度意見公募を行った。主な修正部分は以下の通り。実質的な適用開始日に変更はなかった。

①非米国建造自動車運搬船に対する入港料課徴（附属書Ⅲ）に係る修正提案

- ・入港料の算定基準を\$150／CEUから\$14／NTに変更。

→船社の負担は1/3程度になったと言われる

- ・MSP（海上安全保障プログラム）ⁱに登録された米国籍船、米国政府関係船、米国政府貨物積載船については適用除外とする。

②LNG輸出に関する制限（附属書Ⅳ）に係る修正提案

- ・LNG建造要件に違反した場合のLNG輸出ライセンス停止に係る規定を削除。

6. 最終案公表の遅れ

前述の通り、USTRは自動車運搬船等に関する修正案を6月に公表・意見公募したものの、その後、附属書Ⅰ～Ⅲに係る入港料の課徴開始（10月14日）の直前になっても意見公募結果やそれを受けた決定が示されず、関係者の間で焦りと困惑が広がっていた。また、海事分野における中国の不正な貿易慣行とは直接リンクしない附属書Ⅲ（非米国建造自動車運搬船に対する入港料課徴）は取り消されるのではないかとこの見方も関係者の一部に広がっていた。

そうした中、10月3日、入港料の徴収実務を担う米国税関・国境取締局（CBP）は、同局の貨物システムメッセージサービスを通じ、6月の第2次案の内容を踏まえたものと思われる概要以下の通知を行った。⁵⁾

- ・附属書Ⅰ（中国船社保有・運航船）、Ⅱ（中国建造船）、Ⅲ（非米国建造自動車運搬船）に関する入港料は10月14日に発効。
- ・自動車運搬船（RO-RO 船を含む）については、\$14/NTを支払うこと。
- ・LNG 船については、附属書Ⅰ～Ⅲに係る入港料は免除する。
- ・入港料支払い義務に関する判断の責任はCBPではなく船社が負うこととする。

USTRからの公式発表を欠く中でのCBPからの発表に、関係者は更に困惑することとなったが、各社とも実務上はCBPの発表に沿って準備を進めたといわれる。

7. USTR対抗措置最終版（一部提案部分（第3次案）を含む）

10月14日の入港料徴収が前営業日に迫った10月10日の17時過ぎ、USTRは漸く再修正案⁶⁾を公表、主な修正点は以下の通りであった。（各船種・船型への適用については下図を参照）

①非米国建造自動車運搬船に対する入港料課徴（附属書Ⅲ）に係る再修正

- ・算定基準変更に伴い、船社の負担額が原案と比して不当に引き下げられたとの意見が提出されたため、入港料の算定基準を\$14/NTから\$46/NTに引き上げる。

→船社の負担は原案とほぼ同水準（報道ベースで、大型船の場合100万ドル/隻）になったとされる

- ・入港料の課徴は一連の寄港で1回とカウント。1隻への課徴は年間5回を上限とする。（5回の上限はこれまでなく、附属書Ⅰ及びⅡと整合を図るもの）
- ・MSP登録船、米国政府関係船等に関しては6月の提案通り、適用除外とする。
- ・10,000 DWT以下の米国籍自動車運搬船に関しては、新たに適用除外を認めることを提案するとともに、12月10日までの支払延期を認める。

②特定海上輸送（LNG輸出）に関する制限（附属書Ⅳ）に係る再修正

- ・6月の提案通り、要件が満たされない場合におけるLNG輸出ライセンスの停止に関する規定を削除する。

③中国製港湾荷役機器への追加関税（附属書Ⅴ.A）

- ・中国製または中国関連企業製造のSTS クレーンおよび同様の企業製のシャシー・同部品に関し、11月9日以降、100%の追加関税を課す。

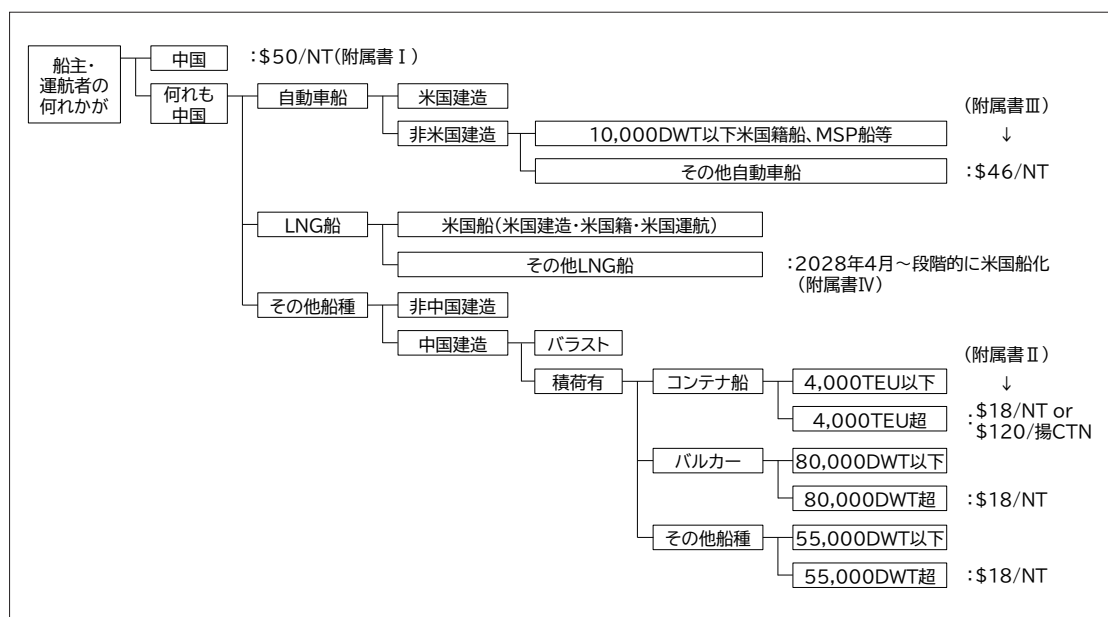
④中国製港湾荷役機器への追加関税提案（附属書Ⅴ.B）

- ・中国製または中国関連企業製造の移動式ガントリークレーン、ストラドルキャリア、ターミナルトラクター等に関し、最大150%の追加関税を課することを提案する。
- ・再修正案に対する意見公募。
- ・今回の再修正案で新たに提案された事項については、2025年11月10日を期限として意見公募する。

8. 中国による対抗措置

USTRの措置に対し、2025年10月10日、中国は関連する国内法令を改正した上で、米国関係船舶への「特別港湾料金」徴収を軸とした対抗措置⁷⁾を発表し、米国の措置と同じ10月14日より適用開始した。対象船舶は以下のいずれかを満たす船舶となっており、概ね米国の措置に見合った課徴とされている。

- ・米国籍船または米国建造船舶
- ・米国の法人、団体および個人により保有・運航される船舶
- ・米国の組織が25%以上の株式あるいは議決権を保有、または取締役となっている組織により保有・運航される船舶



参考：通商法301条対抗措置による入港料措置対象（2025/10/14～11/9適用分、右側に金額の記載が無い船は課徴等なし）

9. 米中首脳会談

2025年10月30日に韓国で開催された米中首脳会談により、双方の追加関税の引き下げ、麻薬物質等の輸出管理強化等とともに、入港料に関する措置を11月10日より1年間適用停止とすることが合意された。

首脳合意の概要については11月1日に、ホワイトハウスから公式発表⁹⁾されたのち、11月6日にUSTRが前述の中国船社保有・運航船（附属書Ⅰ）、中国建造船（附属書Ⅱ）、非中国建造自動車運搬船（附属書Ⅲ）および中国製一部クレーン等（附属書Ⅴ.A）に対する対抗措置の適用を11月10日より1年間停止する提案¹⁰⁾を公表した。提案翌日の11月7日17時を締切として意見公募を求めるとした。

この結果、USTRは大半の意見が適用停止を支持したとして11月9日深夜、提案通り10日0時1分より停止が発効すると発表¹¹⁾を行った。

こうした米国の動きに反応し、中国交通運輸部も11月10日に公告を発表¹²⁾。10月10日に発表した措置を11月10日13時1分（北京時間、米国東部標準時間の同日0時1分）より1年間適用停止にするとした。

これにより、わが国海運・貿易関係者にも大きな影響を与える世界二大貿易大国による入港料措置に関しては、1年間のモラトリアムが得られることとなった。



米中首脳会談（2025年10月30日、ホワイトハウスHPより）⁸⁾

10. 今後の展望および結び

USTRによる入港料課徴を中心とする制裁措置に関しては、徴収開始直前の一部課徴額大幅引き上げ、その約1か月後の適用停止という異例の経緯を辿り、現在（12月5日時点）に至っている。但し、措置は撤回されたわけではなく、米中の動き次第では1年以内にショートノーティスで復活する可能性も、また、1年後に再開される可能性も十分に残している。

他方、本稿の囲み欄に記した大統領令や、SHIPS法案（成立した場合）では、米国海事産業再興の財源を関税や入港料等に求めることが明記されており、追加関税に関し米国内で相次ぐ提訴や、今回の入港料一時停止が、こうした財源に影響を与える可能性は否定できない。

中国との関係（首脳合意の履行状況等）、および米国国内の情勢（財源確保の要請）から、関係者にとっては当面不安定な状況

が続くが、当研究所としては引き続きアンテナを高く張り、動向注視の上、我が国産業にも大きな影響を及ぼす本件に関する調査研究を続けることとしている。

なお、本件に関しては、SHIPS法案の動向を含め、運輸総合研究所の以下ページに関連する「ワシントン国際問題研究所レポート」を掲載しており、今後も動きがある都度更新する予定である。併せて参照頂ければ幸いである。

運輸総合研究所 WEB サイト「米国の海事産業再興に向けた一連の動きについて」
https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/2025/301.html



注

- i 海上安全保障プログラム(Maritime Security Program:米国籍の民間商船に対して政府が年間一定額の補助金を支給する代わりに、有事や国家緊急時にはその船舶を軍の兵站支援などに動員できる制度)

参考文献・出典資料（Web資料の参照日は2025年12月5日）

- 1) Global Business & Finance Magazine, "Industrial Policy: Lessons from shipbuilding (Figure 1)" <https://gbfinancemag.com/industrial-policy-lessons-from-shipbuilding/>
- 2) USTR, "Report on China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance, Office of the U.S. Trade Representative, 2025" <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/USTRRReportChinaTargetingMaritime.pdf>
- 3) USTR: Notice of Action and Proposed Action in Section 301 Investigation of China's Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance, Request for Comments <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2025-04-23/pdf/2025-06927.pdf>
- 4) USTR, "Notice of Proposed Modification of Action in Section 301 Investigation of China's Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance" <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2025-06-12/pdf/2025-10660.pdf>
- 5) U.S. CBP, "CSMS # 66427144 - Section 301 Vessel Fees" https://content.govdelivery.com/attachments/USDHSCBP/2025/10/03/file_attachments/3410417/CSMS9%20Attachment%20-%20Section%20301%20Vessel%20Fees.pdf
- 6) USTR, "Notice of Modification and Proposed Modification of Section 301 Action: China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance" <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/Federal%20Register%20Notice%2010.26.2025.pdf>
- 7) 中国交通運輸部「公告2025年第54号交通运输部关于对美船舶收取船舶特别港务费的公告」https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/sy/j/202510/t20251010_4177939.html
- 8) White House, "President Donald Trump participates in a bilateral meeting with Chinese President Xi Jinping" <https://www.whitehouse.gov/gallery/president-donald-trump-participates-in-a-bilateral-meeting-with-chinese-president-xi-jinping/>
- 9) White House, "Fact Sheet: President Donald J. Trump Strikes Deal on Economic and Trade Relations with China" <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/11/fact-sheet-president-donald-j-trump-strikes-deal-on-economic-and-trade-relations-with-china/>
- 10) USTR, "Opens Comment Docket on Suspension of Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance" <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/november/ustr-opens-comment-docket-suspension-action-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime>
- 11) USTR, "Suspension of Action in Section 301 Investigation of China's Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance" <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/november/ustr-suspension-action-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime-logistics-and>
- 12) 中国交通運輸部「关于暂停对美船舶收取船舶特别港务费、暂停开展航运业造船业及相关产业链供应链安全和发展利益受影响情况调查的公告」https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/sy/j/202511/t20251104_4179268.html