

【米国】

米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置の概要（速報版）

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員

1. はじめに

2025 年 3 月 4 日、トランプ大統領は議会演説において、米国の防衛産業基盤の強化と市民の保護を目的として、造船業の再興に取り組む姿勢を明らかにした。同演説では、商船・軍艦を含む米国造船業の復活に向けた取り組みとして、ホワイトハウス内に「造船担当新局（a new Office of Shipbuilding）」を設置し、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した¹⁾。

その後、4 月 9 日には、海事産業の再興と支配力の回復を目的とした大統領令に署名。さらに、4 月 17 日には米国通商代表部（USTR）が「中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置」を発表するなど、関連施策が相次いで講じられている。

本レポートは、速報版として、4 月 9 日の大統領令及び 4 月 17 日の USTR 措置の概要を報告する。

2. 大統領令「アメリカの海事支配力の回復（Restoring America's Maritime Dominance）」の概要（4 月 9 日）²⁾ ³⁾

2.1 目的・方針

米国の商業船舶建造能力及び関連する海事労働力は、数十年にわたる政府の不作为や関心の低下により大きく弱体化し、かつて堅牢だった産業基盤は衰退を続けている。その結果、国家安全保障上のリスクが高まり、敵対国の戦略的優位性を許す状況が生じている。

同盟国や戦略的競争相手は、米国に比してはるかに低コストで船舶を建造しており、近年のデータによれば、米国が建造する商業船は世界全体の 1%未満である一方、中華人民共和国（PRC）は世界の約 50%を占めている。

これらの課題に対処するためには、予測可能かつ持続可能な連邦資金の確保、米国籍かつ米国建造の船舶の商業競争力の強化、海事製造能力（海事産業基盤）の再構築、さらには

関連分野における人材の確保・育成・定着に向けた包括的な政策が必要とされている。

本大統領令は、国家安全保障と経済的繁栄の観点から、米国の海事産業及びその労働力の再活性化・再構築を国家の方針として明確に打ち出すものである。

2.2 主な施策

本大統領令により、以下の主要施策が指示・実施される。

- この大統領令では、米国の海事産業を活性化するための海事行動計画（MAP: Maritime Action Plan）の策定を指示する。MAP は、アメリカの海事産業の持続的な回復と強靱性を確保するための具体的な行動を盛り込んだ戦略を提示する。（第 3 条）
- 国防長官に対しては、「国防生産法第 III 編（Defense Production Act Title III）※」の権限を含むオプションを評価し、海事産業基盤への投資及び拡大を指示する。このような措置により、既存の権限を最大限活用し、海事産業基盤への官民投資を促進することができる。（第 4 条）
※ 国防生産法第 III 編は、安全保障上重要な産業への官民投資を促すため、政府による融資や補助金などの支援を可能とする法的枠組みである⁴⁾。
- USTR には、中国の造船産業における反競争的行為について提言を行うよう指示する。（第 5 条）
※ この内容については、次項 3. 参照。
- 国土安全保障長官には、カナダやメキシコ経由での回避行為を防止するために、外国貨物に対する港湾維持費（Harbor Maintenance Fee）やその他の課徴金の徴収を徹底するよう求める。この措置により、米国に入るとすべての貨物に適正な料金を課すことになり、海事産業への新たな投資財源を生み出す。（第 6 条）
※ 港湾維持費は、米国の港湾等の維持管理の恩恵を受

ける者に、その維持管理費用を分担させることを目的として、輸入貨物などに課されるもの⁵⁾。

- 米国政府は、同盟国・パートナー国と協力し、中国の国営的・非市場的手法が国際的なサプライチェーンや物流分野に与える影響を是正するため、通商政策の足並みを揃える。(第8条)
- 「海事安全信託基金 (Maritime Security Trust Fund)」の設立により、海事関連プログラムに対する安定した資金提供を行うとともに、米国の船舶建造を促すための財政的インセンティブ制度も導入する。(第9条・第10条)
- 「海事繁栄ゾーン (Maritime Prosperity Zones)」を設け、ウォーターフロント地域への投資を促進する。(第11条)
- 米国商船アカデミー (U.S. Merchant Marine Academy) への投資と訓練機会の拡充計画を通じて、船員教育・訓練も強化する。(第14条)
- 米国政府は経済安全保障の確保のため、米国船籍の国際商船及び国内港間輸送船の船隊数を増強する。(第17条)
- MAP は、外国勢力の進出が進む北極海域において、米国の安全保障と主導権を確保する戦略も策定する。(第18条)
- 政府プロジェクトに対する民間企業の競争を促進し、コストを削減することで、納税者の資金が最も効率的に使用されるよう見直しも行う。(第20条)
- 国防長官には、軍事作戦に必要な海上輸送能力を確保するため、非現役予備艦隊の資金、維持、支援、動員についての見直しと指針の策定を命ずる。(第21条)

なお、同大統領令のファクトシートにおいて、大統領の真剣な姿勢を示すものとして、ホワイトハウスの国家安全保障会議 (NSC) 内に海事・産業能力局 (Office of Maritime and Industrial Capacity) を新たに設置したことが記載されている。

2.3 考察

これらの施策は、海事産業への投資促進、中国による反競争的行為への対応、同盟国・パートナー国との通商政策の足並みの調整、基金の設立とインセンティブ制度の導入、さらには教育訓練の強化など、多角的な視点から構成されている。一方で、具体的な施策の内容については、関係省庁による検討に委ねられており、いかに実効性のある内容として具体化されるが注目される。

また、制度設計上は、港湾維持費やその他の課徴金の徴収

徹底が明記されているが、次項 3. で述べる通商法 301 条に基づく措置は、こうした政策群を支える財源的な基盤としても重要な役割を果たすものと考えられる。

3. 「中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置」の概要 (4 月 17 日)^{6) 7)}

3.1 経緯・目的

1974 年通商法 301 条は、米国の通商に悪影響を及ぼす外国の不正な行為に対処するため、調査・対抗措置の枠組みを提供するものである。

2024 年 3 月、全米の 5 つの労働組合が、中国による海運・物流・造船分野における不当な国家主導の介入について調査を求め、同年 4 月に USTR は正式な調査を開始した。

2025 年 1 月に公表された報告書において、USTR は、中国のこうした行為が市場競争を歪め、外国企業の排除やサプライチェーンの脆弱化を招いているとし、通商法 301 条に基づく対抗措置が正当であると判断した。報告書では、異常な政府統制や経済安全保障上のリスクについても問題視されている。

これを受けて USTR は、2 月に中国の特定の海上輸送サービスに対するサービス料の課徴等を提案し、意見募集を行い、3 月には公聴会を実施した。

最終的に、4 月 17 日、中国の海事・物流・造船分野に対する通商法 301 条に基づく措置が正式に発表されたものである。

USTR は、今回の措置について、自国の船舶建造産業の回復を図るとともに、中国による海運、物流、造船分野における支配的地位の確立を目的とした不当な措置・政策・慣行に対処するため、標的を絞った対応であると説明している。

また、グリア USTR 代表は、船舶及び海運は米国の経済安全保障及び自由な貿易流通にとって不可欠であり、今回の措置は中国の支配を是正し、米国のサプライチェーンへの脅威に対応するものであると述べた。あわせて、米国製船舶への需要を喚起するシグナルになるとしている。

3.2 措置の概要

3.2.1 海上輸送サービスに関する料金措置

①中国の船舶運航者及び船舶所有者に対する段階的な料金

中国の運航者が運航する、または中国事業体が所有する船舶を対象に、純トン数 (Net Tonnage, NT) に基づいて課金される。外国港に向かう 1 航海中に米国内の複数の港に寄港した場合、その一連の寄港 (いわゆる「ローテーション」または「ストリング」) 全体を通じて 1 回分の課金とする。

料金は以下の通り。

- 2025年4月17日から：\$0/NT
- 2025年10月14日から：\$50/NT
- 2026年4月17日から：\$80/NT
- 2027年4月17日から：\$110/NT
- 2028年4月17日から：\$140/NT
- ※ 各船舶に対して年5回を上限として課金。

②中国製の船舶への段階的な料金

対象船舶には、(i) 船の純トン数に基づく料金、または (ii) コンテナ単位の料金のうち数のいずれか大きい方に基づいた料金が課される。外国港に向かう前に米国の複数の港に寄港する場合、アメリカ国内の港への一連の寄港ごとに1回分の課金が行われる。

以下の船舶は除外対象となる。

- 「自主型海陸輸送協定 (Voluntary Intermodal Sealift Agreement)」、「海事安全プログラム (Maritime Security Program)」、「タンカー安全プログラム (Tanker Security Program)」、「ケーブル安全プログラム (Cable Security Program)」のいずれかに登録された、米国所有または米国籍の船舶
- 空荷またはバラスト状態で入港する船舶
- 以下のいずれかの条件に該当する容量の小さい船舶：
 - 4,000 TEU (20 フィートコンテナ換算) 以下
 - 55,000 重量トン (DWT) 以下
 - 一括貨物容量が 80,000 重量トン以下
- 米国本土の港に入港する航程が 2,000 海里未満の航海に従事する船舶 (= 短距離海上輸送 (short sea shipping))
- 米国人によって支配され、かつ 75%以上が米国人に実質的に所有されている米国法人が所有する船舶
- 化学物質を液体のバルク形態で輸送する特殊用途船
- 税関申告書 (CBP フォーム 1300) またはその電子版において「Lakers Vessels (五大湖専用船)」として識別されている船舶

また、船舶運航者が同等のサイズの米国建造船を発注し、引き渡しを受けた場合には、最大3年間の料金免除を受ける資格がある。

料金は以下の通り。

a) 純トン数に基づく料金：

- 2025年4月17日：\$0/NT
- 2025年10月14日：\$18/NT
- 2026年4月17日：\$23/NT
- 2027年4月17日：\$28/NT
- 2028年4月17日：\$33/NT

又は：

b) コンテナ単位の料金：

- 2025年4月17日：\$0/コンテナ
- 2025年10月14日：\$120/コンテナ
- 2026年4月17日：\$153/コンテナ
- 2027年4月17日：\$195/コンテナ
- 2028年4月17日：\$250/コンテナ

※ 各船舶に対して年5回を上限として課金。

③外国製の自動車運搬船への段階的な料金

米国外で建造された自動車運搬船が対象で、Car Equivalent Unit (CEU) 容量に基づいて課金される。米国製の同等またはより大きな船舶を発注・納入した場合、最長3年間の料金免除が認められる。

料金は以下の通り。

- 2025年4月17日：\$0
- 2025年10月14日：\$150/CEU

3.2.2 米国製船舶による輸送を促進するための制限措置

①特定の海上輸送への制限

3年後以降、一定割合の LNG 輸出に対して米国製船舶の使用義務を課す制限が導入される。ただし、米国製の同等以上の LNG 船を発注・納入した場合、その船舶または運航者には最長3年間、要件を満たしたものとみなして許可が与えられる。なお、この措置については、米国エネルギー省 (DOE) やその他の関係機関との協議を経て、さらなる通知と技術情報の提供が行われる。

具体的な制限スケジュールは以下のとおり。

1. 2025年4月17日～2026年4月16日：制限なし
2. 2026年4月17日～2027年4月16日：制限なし
3. 2027年4月17日～2028年4月16日：制限なし
4. 2028年4月17日～2029年4月16日：1% (米国籍かつ米国運航)

以降はすべて「米国建造・米国籍・米国運航」船舶による輸出の割合：

5. 2029年～2030年：1%
6. 2030年～2031年：1%
7. 2031年～2032年：2%
8. 2032年～2033年：3%
9. 2033年～2034年：3%
10. 2034年～2035年：4%
11. 2035年～2036年：4%
12. 2036年～2037年：6%
13. 2037年～2038年：6%

14. 2038 年～2039 年：7%
15. 2039 年～2040 年：7%
16. 2040 年～2041 年：7%
17. 2041 年～2042 年：9%
18. 2042 年～2043 年：9%
19. 2043 年～2044 年：11%
20. 2044 年～2045 年：11%
21. 2045 年～2046 年：13%
22. 2046 年～2047 年：13%
23. 2047 年以降：15%

これらの割合は、前年暦年に DOE によって報告された海上輸送による LNG 輸出力（立方フィート単位）を基に算出され、次回の DOE による報告があるまで、その値が有効とされる。

3.2.3 大統領令「アメリカの海事支配力の回復」に基づく措置

大統領令 14269 号「アメリカの海事支配力の回復」に沿って、通商代表は中国製 STS（ship-to-shore）クレーンに対する追加関税を提案している。また、中国製のコンテナ及び特定のシャーシに対しても追加関税を提案している。

3.2.4 2 月の提案措置案に関する意見への対応

USTR が発表した資料では、2 月に提示された提案措置案に関して寄せられたパブリックコメント等を踏まえ、一部の措置について修正が行われたことが明記されている。以下に、主な修正点を紹介する。

まず、当初提案されていた「保有船隊に占める中国建造船の構成比」に基づく課金措置については、寄せられた意見を受け、現時点では実施しない判断が下された。その代替として、中国建造船による海上輸送に対し、非差別的な形でのサービス料金措置を導入することとなった。料金は、総トン数ベースまたはコンテナ数ベースのいずれか高い方を採用する形で設計されている。

また、米国建造船の取得・利用を促進する目的で、USTR は当初、米国建造船で米国港に入港する国際海運オペレーターに対して、1 回あたり最大 100 万ドルの料金返金（fee remission）を認める制度を提案していた。これに対しては賛否両論が寄せられたが、共通して指摘されたのは、米国造船業の供給能力不足であった。これを受けて、USTR は制度設計を一部修正し、対象となる中国建造船について、オペレーターが米国建造の同等以上の船舶を発注・納入するまでの最大 3 年間にわたり、料金を免除する措置を導入することとし

た。さらに、米国建造船の導入促進及び造船能力不足への対応策として、米国建造ではない外国製の自動車運搬船に対しても段階的な課金制度を導入する方針が示されている。

さらに、USTR は、中国が推進する物流情報システムである LOGINK や類似のプラットフォームによるリスクへの対処として、他にどのような対応措置が考えられるかについてもコメントを募集していた。これらのコメント等を考慮した上で、USTR は、LOGINK をはじめとする中国のデジタル物流プラットフォームに対する今後の対応措置の検討を継続する方針を示した。

3.3 考察

今回の措置は、2 月に提示された提案措置案に対して寄せられたパブリックコメント等を踏まえて一部修正が加えられたものの、中国の船舶事業者・所有者のみならず、中国製の船舶を使用する事業者や、外国製の自動車運搬船、さらには LNG 輸送に対する米国製船舶の使用義務など、広範な対象を含んでおり、日本を含む海事関連産業にも一定の影響が及ぶと見込まれる。

世界経済における国際的なモノの移動は海上輸送に大きく依存しており、今回の料金措置によって生じる輸送コストの上昇は、国際的なサプライチェーンに波及し、各国経済にも影響を与える可能性がある。10 月 14 日に予定されている措置の実質発動に向けて、その経済的影響について多角的に分析を進める必要があり、各国においても現実的かつ実効性のある対応を模索する動きが加速していくと考えられる。

4. おわりに

本レポートでは、米国による海事産業の再興に向けた最新の政策動向として、大統領令「アメリカの海事支配力の回復」及び通商法 301 条に基づく措置の概要を速報的に整理した。これらの施策は、海運・造船分野における中国依存の是正と、米国国内産業基盤の強化を通じた経済安全保障の確保を主な目的としている。

大統領令に基づく海事産業の活性化にあたっては、現状の米国海事産業の生産能力や人材の制約を踏まえると、同盟国やパートナー国との連携・協力が不可欠であると考えられる。また、通商法 301 条に基づく USTR 措置については、上述したとおり、日本の海事産業にとっても一定の影響が及ぶことが想定される。

今後は、現在提案されている関税措置の動向も含め、大統領令及び USTR 措置の具体的な運用の在り方や各国経済・事業者への影響について、引き続き注視していく必要がある。

併せて、米国によるこれらの政策が、国際的な海運秩序やグローバル・サプライチェーンに与える中長期的な影響についても、継続的な分析と評価が求められる。

引用・参考文献・出典資料

- 1) White House, “REMARKS BY PRESIDENT TRUMP IN JOINT ADDRESS TO CONGRESS”<https://www.whitehouse.gov/remarks/2025/03/remarks-by-president-trump-in-joint-address-to-congress/>(参照 2025-4-19)
- 2) White House, “RESTORING AMERICA’S MARITIME DOMINANCE” <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/> (参照 2025-4-19)
- 3) White House, “Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores America’s Maritime Dominance”
<https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/04/fact-sheet-president-donald-j-trump-restores-americas-maritime-dominance/> (参照 2025-4-19)
- 4) Office of the Assistant Secretary of Defense “Defense Production Act Title III”
<https://www.businessdefense.gov/ibr/mceip/dpai/dpat3/docs/DPA-TitleIII-Overview.pdf> (参照 2025-4-19)
- 5) U.S. Customs and Border Protection, “What is The Harbor Maintenance Fee (HMF)?”
https://cbpcomplaints.cbp.gov/s/article/Article-1105?language=en_US&utm_source=chatgpt.com (参照 2025-4-19)
- 6) OFFICE OF THE UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE, “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://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/301%20Ships%20-%20Action%20FRN%204-17.pdf> (参照 2025-4-19)
- 7) OFFICE OF THE UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE, “USTR Section 301 Action on China’s Targeting of the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance” <https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2025/april/ustr-section-301-action-chinas-targeting-maritime-logistics-and-shipbuilding-sectors-dominance> (参照 2025-4-19)