

米国海事産業再興に向けた大統領令・通商法301条措置概要

- 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。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。

- 4月9日、トランプ大統領は、海事産業の再興と支配力の回復を目的とした大統領令「アメリカの海事支配力の回復」に署名。
 - 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、同盟国等との通商政策の足並み調整、基金設立とインセンティブ制度の導入、教育訓練強化など、多角的な視点から構成。

- 4月17日、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。
 - 中国の船舶運航者及び船舶所有者、中国製の船舶、外国製の自動車運搬船に対し、米国内の寄港で料金を徴収。さらに、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を課すとともに、追加関税の提案も実施。

大統領令「アメリカの海事支配力の回復」の概要①

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大きく弱体化。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。
- 近年のデータでは、米国建造商業船は世界の1%未満である一方、中国は世界の約50%を占めている。
- 国家安全保障と経済的繁栄の観点から、米国海事産業等の再活性化・再構築を国家方針として打ち出す。

2. 主な施策

- 米国の海事産業を活性化するための海事行動計画(MAP)の策定を指示。
- 国防長官に対し、「国防生産法第III編」の権限等のオプションを評価し、海事産業基盤への投資拡大を指示。
- 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行うよう指示。
- 国土安全保障長官に対し、外国貨物に係る港湾維持費やその他課徴金の徴収を徹底するよう求める。
- 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。
- 「海事安全信託基金」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。
- 「海事繁栄ゾーン」を設け、ウォーターフロント地域への投資を促進する。

大統領令「アメリカの海事支配力の回復」の概要②

2. 主な施策(つづき)

- 米国商船アカデミー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。
- 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。
- 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。
- 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を行う。
- 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指示。

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、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。
- なお、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。

通商法301条に基づく措置の概要①

1. 経緯

- 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。
- 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。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。
- 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。
- 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。
- なお、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公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。

2. 目的

- 米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、標的を絞ったもの。
- 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。

通商法301条に基づく措置の概要②

3. 措置の概要

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(NT)に基づいて課金。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、その一連の寄港全体を通じて1回分の課金。

- 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。

1) 以下の船舶は除外対象。

- 米国海事庁の特定プログラム(例:海事安全保障プログラム)に登録された船舶
- 空船またはバラスト状態で到着する船舶
- 一定の規模以下の船舶
- アメリカの特定港から2,000海里未満の航行距離で運航される短距離海上輸送に従事する船舶
- 米国所有企業の一部の船舶
- 特殊用途船、税関申告書等において「五大湖専用船」として識別されている船舶

通商法301条に基づく措置の概要③

3. 措置の概要(つづき)

②中国製の船舶への段階的な料金(つづき)

2)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。

3)料金は以下の通り ※ 各船舶に対して年5回を上限として課金。

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

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

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。

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

通商法301条に基づく措置の概要④

3. 措置の概要(つづき)

④特定の海上輸送への制限

- 3年後(2028年4月17日)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。

⑤追加関税

- その他、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。

4. 考察

- 今回の措置は、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。