

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

- 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。

- 4月30日、超党派議員が「米国の繁栄と安全のための造船および港湾インフラ法(SHIPS for America Act of 2025)」(以下「SHIPS法案」という。)を議会へ提出。
 - 米国商船隊の再活性化に向けた包括的なアプローチとして、①国家的な海事政策の監督体制の確立、②安定的な資金供給の仕組み、③国際商業における米国船籍の競争力強化に向けた規制緩和、④造船産業基盤の再建、⑤船員および造船労働者の採用・訓練・定着の促進など、多岐にわたる政策を包含。
⇒上記の大統領令やUSTRによる措置とも密接に関連している。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要

(1) 監督と説明責任

① 海事安全保障顧問及び海事安全保障理事会

- 大統領は、「海事安全保障顧問」を任命し、国家海事戦略の策定、更新、実施を含む、国家の海事政策全般の調整を担当させる。
- 海事安全保障顧問は、政府全体の連携を担う新設の「海事安全保障委員会」の議長を務め、大統領に対する海事産業、造船、修繕に関する主要な助言者となる。

(2) 海事安全保障信託基金

① 海事安全保障信託基金の設立

- 米国商船隊および海事産業基盤を支援するプログラム又は活動を実施するため「海事安全保障信託基金」を新たに設立。同信託基金は、国際商業に従事する船舶に対して米国税関・国境警備局が徴収する各種関税、手数料、罰金、および特別トン数税、通常トン数税、Light Money(米国港湾に入港する外国籍船舶に対して課される連邦レベルの税金)に加えて、USTR措置に基づき課された制裁的措置に関連する罰金収入などによって資金が供給される。

② 通常トン数税制への追加課徴金措置

- 1) 懸念される外国事業体が所有又は運航する船舶、2) 懸念される外国(ロシア、中国、イラン、北朝鮮など)に登録された船舶、3) 懸念される外国造船所(中国共産党が所有する中国船舶集团公司(CSSC)など)と一定規模の取引を行う船舶所有者に対して、追加課徴金を課す(最大5ドル/トン)。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要(つづき)

(3)戦略的海上輸送能力

①海上輸送能力

- 米国は国家政策として、国家及び経済安全保障上の目的を達成するため、米国籍の戦略的艦隊を保持する。

(4)国際商業における米国籍船

①戦略的商業船隊

- 海事局長は、「戦略的商業船隊」を設立し、今後10年間で米国籍の国際船隊を250隻に拡大することを目指す。本プログラムは、商業的に運航され、米国籍で、米国人の乗組員が配属され、米国内で建造された商船から成る船隊の形成を促進し、国際商業において競争力を持たせることを目的とする。
- 制度に参加するためには、1) 適格な単独の船主若しくは運航者(米国籍船の保有者等)又は2) 船主・米国造船所・懸念される外国主体でない他の法人から成る連携チームが、対象となる船舶に関する提案を海事局長に提出する必要がある。
- 選定された場合、契約に基づき最大7年間、必要なマイルストーンの達成に応じて補助金(運航支援・建造支援等)が支払われる。この契約は最大2回まで更新可能であり、最長で21年間補助を受けることができる。
- 選定された船舶は、一定割合以上の修繕を米国内の修繕施設で実施する義務が課されるほか、沿岸輸送には永久に従事できなくなる。また、船社は有事や国家的緊急時には、国防総省の要請に応じて商業資源を提供する契約を締結する必要がある。
- なお、即応的な艦隊拡充のため、一定の条件の下、外国建造船を米国籍に再登録して暫定的に導入することも認められている。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要(つづき)

②修繕関税の引き上げと例外措置

- 米国船籍の船舶が海外で修繕を受けた場合の関税率を50%から引き上げ、特に中国など「懸念される外国」での修繕には200%、その他の国では70%の関税を課す。ただし、一部免除可能となる場合がある。

③カーゴ・プリファレンス

- 政府資金による貨物はすべて米国籍船で輸送することを義務づける。
- 法律の施行から5年以降、米国に輸入される中国で製造された商業貨物の一定割合(初年度1%、最終的に10%)を、米国籍・米国建造・米国人乗組員による船舶で輸送することを義務付ける。
- LNGおよび原油の米国からの海上輸出に対して、米国籍・米国建造の船舶を一定割合使用することを義務づけている。具体的には、法律施行22年後までに、米国から輸出されるすべての海上輸送LNGのうち最終的に15%を、また14年後までに原油輸出のうち最終的に10%を、米国籍・米国建造の船舶で輸送することとされている。

④規則制定委員会

- 米国籍船の国際商業における競争力を強化するため、米国沿岸警備隊による煩雑な手続きや非効率な規制を打破する「商業海運規制および基準に関する規則制定委員会」を新設する。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要(つづき)

(5)造船

①造船に対する財政的インセンティブ

- 「造船財政支援制度」を創設する。この制度のもと、海事局は、米国籍の外航船舶の建造や、米国内の造船所、または造船所向けに主要部品・設備を供給する米国拠点の製造施設への投資を行う対象団体に対して、財政的支援を行うことができる(※ただし、戦略的商業船隊プログラムに登録された船舶は対象外)。
- 小規模造船所に対して、年間1億ドルを上限とする支援を2026年度から2035年度まで実施。

②国防総省関連プログラム

- 大統領は、1950年国防生産法第III編(50 U.S.C. 4531以降)に基づく権限の活用に関する、米国内の造船所インフラ、防衛造船産業基盤、および港湾インフラを強化するための行動計画について、関係する議会委員会に報告書を提出しなければならない。

③造船のイノベーションとインフラ

- 海事産業基盤を支える技術や製造プロセスの研究開発を推進・加速することを目的として、米国海事イノベーションセンターの機能を拡充し、海事局の下で全国各地に地域・分野別の「海事インキュベーター」を設置・運営する枠組みを創設する。
- 海事局長に対し、中国政府系の物流プラットフォーム「LOGINK」によってもたらされる脅威の分析を含め、米国の造船、海運、港湾、造船所インフラのニーズに関する評価を実施するよう求める。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要(つづき)

(6) 労働力開発

- 戦時など緊急時に海上輸送力を確保するため、民間船員の人材プールを維持することを目的とした「米国商船隊キャリア継続プログラム」を創設する。
- 国内海事労働力の訓練および教育に関する優良拠点に対し、海事安全保障信託基金からの専用の予算措置を講じる。
- 国防総省、沿岸警備隊、労働省、退役軍人省、および海事安全保障委員会に対し、軍での海上勤務経験や海事関連技能を有する退役軍人が、商船隊や造船所、その他の海事産業へ円滑に移行できるよう、障壁を低減するための方策をまとめた報告書を共同で提出することを求める。
- 海事局長は、米国と他国との間で、船員、船舶設計士、および海洋エンジニアを対象とした国際交換プログラムを創設する。
- 海事局長は、米国商船隊士官学校(USMMA)のキャンパス全体を対象とした包括的な近代化計画の策定・実施を開始する。また、海事局長は、州立海事大学の入学者数を増やし、より多くの船員を輩出するために必要な追加資源について評価した調査結果を議会に提出しなければならない。

(7) 税制関連

① 米国船舶投資税額控除

- 米国内において適格な外航船舶を建造、再動力化、または再建するために行った投資に対して、33%の投資税額控除を創設する。控除を受けるためには、船舶の所有者は海事局長と協定を締結し、当該船舶を少なくとも10年間、合衆国法の下で船籍登録することなどが求められる。さらに、追加の控除の規定もあり。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

1. 概要(つづき)

②造船所施設建設に関する税額控除

- 米国内の適格な造船所施設に対して行われた投資に対し、25%の税額控除を認める。対象となる施設には、外航用の民間・軍用船を建造する造船所に加えて、これらの船舶に必要な重要部品や装置を製造する企業の設備も含まれる。

③海事繁栄ゾーン

- 「海事繁栄ゾーン・プログラム」を創設する。海事局長は、国内における海事産業活動の拠点となる地域を指定し、これらの特定地域内において海事産業活動および海事関連ビジネス活動を直接支援するための投資については、すべてのキャピタルゲイン課税(譲渡益税)が免除される。

2. 大統領令との関係

- SHIPS法案と2025年4月9日に発表された大統領令とは、以下のように共通点を有する。
 - 両者ともに海事安全保障信託基金の創設とその活用を基本的枠組みとしている。
 - 造船への財政支援、海事繁栄ゾーンの導入、USMMAの近代化、州立海事大学の支援など、多くの政策内容が重複している。
- ただし、実施体制に関しては、大統領令では国家安全保障担当補佐官を中心に、国防・商務・運輸・国土安全保障各長官がそれぞれ所管分野を推進する体制であるのに対し、SHIPS法案では、海事安全保障顧問および連邦海事局(運輸長官配下)が中心となって政策の方向性を定め、実施を担う仕組みとなっている。

米国の海事産業再興に向けたSHIPS法案の概要

3. USTRによる通商法301条措置との関係

- 本法案には、2025年4月17日に公表されたUSTRによる対中措置と関連する条項も盛り込まれている。目的・対象範囲・義務内容などにおいて、以下の点が強化されている。
 - ①懸念される外国事業体が所有または運航する船舶、②懸念される外国に登録された船舶、③懸念される外国造船所と一定規模の取引を行う船舶所有者に対して、追加課徴金を課すこととされており、中国以外の懸念国への拡大に加え、同盟国やパートナー国であっても、懸念される外国造船所と一定規模の取引を行う船舶所有者についても、追加課徴金の対象となる。
 - 政府資金による貨物はすべて米国籍船で輸送することを義務づけている。
 - 中国製品の輸入貨物について、発効から5年後に1%、14年後には10%を、米国籍・米国建造・米国人乗組員の船舶で輸送することが義務づけられる。
 - USTR措置において対象となったLNGに加えて、原油の米国からの海上輸出に対して、米国籍・米国建造の船舶を一定割合使用することを義務づけている。さらに、LNG輸送であっても、米国建造・米国籍船のより早急な確保を求める内容となっている。

4. 終わりに

- 本法案は超党派で提出されており、今後、国防授權法に組み込む可能性もあり、成立する可能性もある。米国の海事産業の活性化を目指す取り組みは、バイデン政権から継続されている動きであり、政権交代を超えて取り組みが続く点には留意が必要。
- 日本にとっては、まずは米国によるカーゴ・プリファレンス強化への対応が問われることとなるが、より積極的な視点も重要。船舶の米国建造支援や部材供給、人材育成などを通じて、米国の取り組みにどのように関与し得るかを検討することは、経済的にも地政学的にも大きな意義を持つと考える。