

【米国】

米国の海事産業再興に向けた動向について（通商法 301 条措置の適用及びその他の動向）

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

海事産業再興に向けた米国政府の動向については、2025 年 4 月 21 日付「米国の海事産業再興に向けた大統領令および通商法 301 条措置について」^①、同年 5 月 9 日付「米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案について」^②において、その概要等を整理したところである。

その後、大統領令「米国の海事支配力の回復に基づく措置」（以下単に「海事大統領令」という。）^③に基づく具体的な取り組みが進展するとともに、10 月 14 日には「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」（以下単に「通商法 301 条措置」という。）による入港料の徴収が開始された。

本レポートでは、特に日本の事業者に対して影響が大きいと考えられる通商法 301 条措置による入港料の徴収について、4 月 21 日以降の動向、制度の概要、業界等の反応などを整理する。併せて、海事大統領令に基づく具体的な取組などの最近の動向についても紹介する。

なお、これらについては今後さらに新たな展開が生じる可能性があることから、本稿は 2025 年 10 月 14 日時点で入手可能な情報に基づき整理したものである点にご留意いただきたい。

2. 通商法 301 条措置について

2.1 サービス料適用に向けた動き

2025 年 4 月 17 日、通商法 301 条措置が正式に発表された^④。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の調査および対抗措置の枠組みを提供するものであり、今回の措置では、中国の船舶運航者や船舶所有者、中国製船舶を使用する事業者、さらには米国製以外の自動車運搬船を運航する事業者に対し、米国への入港時に一定のサービス料、所謂入港料（以降「入港料」と記載）を課すこと等が規定されている。

その後、6 月 6 日、米国通商代表部（USTR）は、今回の措置のうち「外国製自動車運搬船への段階的な料金」及び「特定の海上輸送への制限」に関する一部規定について修正案を公表し、利害関係者からの意見募集を実施した^⑤。

さらに、10 月 3 日には米国税関・国境警備局（CBP）が入港料に関する通知^⑥を発出したが、10 月 10 日には USTR がこれと一部内容が異なる通商法 301 条措置の修正及び追加の修正案を公表^⑦し、10 月 14 日に入港料の適用が開始された。

2.2 制度概要（10 月 14 日の入港料適用時）

詳細な制度概要については、2025 年 4 月 21 日付「米国の海事産業再興に向けた大統領令および通商法 301 条措置について」に記載しているが、10 月 14 日の変更により、一部改定がなされているため、当該レポートと重複する点も多いが、改めて制度概要を記載する。

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（附属書 I 関連）

【概要】

中国の運航者が運航する、又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。各船舶に対して年 5 回を上限として課金される。

【入港料額】

- 2025 年 4 月 17 日～：\$0/NT
- 2025 年 10 月 14 日～：\$50/NT
- 2026 年 4 月 17 日～：\$80/NT
- 2027 年 4 月 17 日～：\$110/NT
- 2028 年 4 月 17 日～：\$140/NT

②中国製の船舶への段階的な料金（附属書Ⅱ関連）

【概要】

中国製の船舶を対象に、(a) 船の純トン数に基づく料金、又は (b) 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。各船舶に対して年5回を上限として課金される。

【入港料額】

(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

【適用除外】

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)、「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
- 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。

③外国製の自動車運搬船への段階的な料金（附属書Ⅲ関連）

【概要】

米国外で建造された自動車運搬船 (ロールオン/ロールオフ船を含む。) を対象に課金される。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。各船舶に対して年5回を上限として課金される。

【入港料額】

- 2025年4月17日：\$0
- 2025年10月14日：\$46/NT

【適用除外】

以下の船舶は除外対象となる。

- 海上安全保障プログラムに登録されている米国所有または米国籍の船舶 (この規定は、更新されない限り、2029年4月18日に失効する。)
- 米国政府船舶 (政府船舶とは、米国政府が所有し、政府が直接運航するか、または代理人や契約者によって政府のために運航される船舶を意味し、これには政府に裸傭船されている私有の米国籍船が含まれる。)

④特定の海上輸送への制限（附属書Ⅳ関連）

【概要】

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。

また、2028年4月16日以降 (3年目以降)、LNG 輸出ターミナルは、エネルギー省 (DOE) に対して米国籍・米国建造・米国運航船舶による LNG 輸出力および割合を報告する必要がある。(6月6日の修正案では、「LNG 輸出ターミナル」に代わり、「船舶運航者」に対して報告する義務を課す案を USTR は提示しているが、2025年10月14日時点では変更はされていない。)

なお、下記の制限を満たさない場合、LNG 輸出ライセンスの停止を指示されるとしていた規定については、10月10日の修正により削除されている。

【制限及びスケジュール】

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 輸出量（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。

⑤特定の海上輸送への制限（附属書 V.A 関連）

2025 年 11 月 9 日から、中国製（中国法人等の影響下にある企業が中国外で作ったものも含む）の岸壁用クレーン及び中国製の特定の貨物処理機器に対して 100%の追加関税を課すこととしている。

ただし、岸壁用クレーンについては、2025 年 4 月 17 日より前に締結された販売契約を全部又は一部履行し、2027 年 4 月 18 日より前に米国に輸入された物品については、100 パーセントの追加関税を課さないこととしている。

⑥その他

①及び③のうち、10 月 10 日の USTR 公表の文書に基づき、入港料の適用除外を検討している船舶（①については長期傭船契約下にある特定のエタンおよび液化石油ガス（LPG）運搬船、②については 10,000 重量トン（DWT）以下、かつ、米国籍の船舶）については、2025 年 10 月 14 日から 2025 年 12 月 10 日まで、附属書 I 又は附属書 III の入港料の支払いを延期することが可能とされている。

2.3 通商法 301 条措置発表（4 月 17 日）以降の動向

現状の制度概要は 2.2 のとおりであるが、今回の修正の背景や今後の変更の可能性を見据え、4 月 17 日の通商法 301 条措置発表以降における、6 月 6 日の USTR の修正案、10 月 3 日の CBP による通知、そして 10 月 10 日の USTR の修正及び追加修正案のそれぞれの内容について紹介する。

①USTR 修正案について（6 月 6 日）

6 月 6 日、USTR は通商法 301 条措置のうち、「外国製の自動車運搬船への段階的な料金」（附属書 III）及び「特定の海上輸送への制限」（附属書 IV）に関する一部規定について修正案を公表し、関係者からの意見募集を実施した。

「外国製の自動車運搬船への段階的な料金」における主な修正案は、(a) 自動車運搬船に関する手数料の算定基準を CEU から NT に変更し、ロールオン／ロールオフ船を含む外国製自動車運搬船に対しては、2025 年 10 月 14 日以降、1NT あたり 14 ドルを課すというもの（4 月 17 日発表の通商法 301 条措置では、\$150/CEU）、(b) 海上安全保障プログラムに登録された米国籍船などは課徴対象外とすることであった。

「特定の海上輸送への制限」における主な修正案は、(a) 要件が満たされない場合は LNG の輸出ライセンスを停止できるとしていた規定を削除、(b) 報告要件については、2028 年 4 月 16 日以降、「船舶運航者」に対し、米国製および米国運航の船舶で輸送された LNG 量と、外国製および外国運航の船舶で輸送された LNG 量を DOE に報告する義務を課すことが提案されている（4 月 17 日発表の通商法 301 条措置では、「LNG 輸出ターミナル」に義務を課していた。）。

これらの変更案に対する書面コメントは、2025 年 7 月 7 日まで募集された。

②CBP 通知について（10 月 3 日）

10 月 3 日、CBP は、通商法 301 条措置として、10 月 14 日から、新たな入港料を課すことを通知した。「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」(附属書Ⅰ)及び「中国製の船舶への段階的な料金」(附属書Ⅱ)については、4月17日発表の通商法301条措置と同様の内容であったが、その他において、一部異なる部分や明確化された部分があった。

「外国製の自動車運搬船への段階的な料金」(附属書Ⅲ)においては、自動車運搬船またはロールオン／ロールオフ船として分類される到着船舶に対し、6月6日のUSTR修正案と同様、1NTあたり14ドルの手数料を徴収するとされた。また、LNGタンカーは、附属書Ⅰ、Ⅱ、Ⅲの手数料を免除されることがとされた。

また、通関領域外から米国最初の港または場所に船舶が入港する際、またはその前までに、船舶運航者は該当する手数料を支払わなければならないこととされるとともに(船舶到着の少なくとも3営業日前に支払い開始することが推奨)、船舶が手数料を支払う義務があるかどうかの判断責任は、CBPではなく、運航者にあるとされた。

③USTRの修正及び修正案の発表について(10月10日)

10月10日、USTRは、4月17日に発表した通商法301条措置について、修正を発表するとともに、更なる修正案について意見公募を開始した。

(a) 修正について

「外国建造の自動車運搬船の運航者に対する入港料」(附属書Ⅲ)では、入港料の算定基準と料率の変更として、2025年10月14日から、入港料を46ドル/NTに設定し(4月17日発表の通商法301条措置では、150ドル/CEU。)、当該入港料の徴収を1暦年あたり、船舶1隻につき、5回を上限とすることとされた。また、免除の範囲も拡大され、海上安全保障プログラムの船舶運航者を課金対象から除外する(更新されない限り、2029年4月18日に失効)とともに、米国政府船舶運航者を課金対象から除外することとされた。

「特定の海上輸送への制限関連」(附属書Ⅳ)では、外国建造船の使用に関する特定の制限が満たされない場合、4月17日発表の通商法301条措置では、LNGの輸出ライセンスの停止ができるとされていたが、当該規定を2025年4月17日に遡って廃止することとされた。

岸壁用クレーン等に対する関税関連では、4月17日発表の通商法301条措置では、中国製の岸壁用クレーン及び中国製の特定の貨物処理機器に対して最大100%の追加関税を課す方針が提案されていたが、2.2⑤記載の内容が提示された。

(b) 提案された更なる修正案について

「中国の船舶運航者および船主に対する入港料」(附属書Ⅰ)関連では、長期傭船契約下にある特定のエタンおよび液化石油ガス(LPG)運搬船について、入港料の適用除外に追加する案が提示された。

また、「中国建造船の運航者に対する入港料」(附属書Ⅱ)関連では、中国建造の特定の五大湖専用船(レイカー)による海上輸送に関する入港料の適用除外を削除する案を提示した。

「外国建造の自動車運搬船の運航者に対する入港料」(附属書Ⅲ)関連では、10,000重量トン(DWT)以下、かつ、米国籍の船舶について、入港料の適用除外に追加する案を提示した(ただし、更新されない限り、2029年4月18日に失効)。

そして、「STS クレーンおよびその他の貨物処理機器に対する関税」(附属書ⅤA)関連では、特定の貨物処理機器(例：ラバータイヤ式ガントリークレーン)及びこれらの機器の構成部品を含むその他の貨物処理機器に対して、最大150パーセントの追加関税を課す案を提示した。

これらについては、2025年11月10日まで意見公募を行うこととされた。

(c) その他

(b)において附属書Ⅰ及びⅢに係る入港料の修正対象の可能性のある船舶については、2025年10月14日から2025年12月10日まで、附属書Ⅰ又は附属書Ⅲの入港料の支払いを延期することが可能となる。(2.2⑥の記載と同旨。)

2.4 中国の対応や業界等の反応について

①中国における対応について^{8) 9)}

2025年10月10日、中国交通運輸部は、9月29日に公布・施行された改正国際海運条例に基づく米国による通商法301条措置への対抗策として、同年10月14日から米国関連船舶に対し特別港湾料金を新たに課すと発表した。対象となるのは、米国籍船、米国所有・運航船、および米国建造船であり、航海ごとに追加料金が発生する。料金は1ネットトンあたり400元(約56ドル)から段階的に引き上げられ、2028年には1,120元(約157ドル)に達する見通しである。

中国政府は米国の通商法301条措置について、「明らかに差別的であり、国際的な経済秩序を損なうものだ」と強く批判しており、今回の港湾料金の導入は、こうした立場を明確に示すものとなった。ただし、中国は世界最大の造船国であ

り、年間 1,000 隻以上の商船を建造しているのに対し、米国の建造実績は 10 隻未満にとどまっている。このため、今回の報復措置が米国に与える直接的な経済的影響は限定的とみられている。

さらに、2025 年 10 月 14 日、中国商務部は韓国の造船大手韓華海洋（Hanwha Ocean）の米国関連子会社 5 社に対して制裁措置を発表し、中国国内の組織および個人がこれら企業との取引・協力を行うことを禁止した。中国政府は、これらの子会社が米国政府による調査活動に協力し、中国の主権・安全・発展上の利益を損なったと非難している。この発表を受けて、韓華海洋の株価は 5.8% 下落した。また、同じ 10 月 14 日、中国交通運輸部は中国国内の企業等が米国通商法 301 条措置に協力・支持等行ったかどうかに関し、調査を開始することも発表している。¹⁰⁾

これらの背景には、米国が遅れを取る造船産業分野において同盟国の協力を求めている状況がある。韓華海洋は 2024 年に米国のフィリー造船所（Philly Shipyard）を買収し、その後 50 億ドル規模の追加投資を表明するなど、米国の造船再建戦略に深く関与している。こうした中での今回の制裁措置は、通商法 301 条措置への対抗策の一環と位置づけられ、米中両国の海事分野における対立が一段と先鋭化する局面を迎えている。

②業界等の反応

今般の米中の一連の発表に関し、中国船主協会は 2025 年 9 月 30 日および 10 月 10 日に声明を発表し、USTR の動きを WTO の無差別原則に反し、国際海運市場の秩序を著しく損なうものと位置付け、これに強く反対の意を表するとともに、中国政府の措置への強い支持を明確にした。現時点ではその他業界団体等からの公式な発表はなされていない。

3. その他の動向

3.1 海事大統領令に基づく動向について

海事大統領令に基づく主な取組として、砕氷船の調達・建造、造船所支援及び次世代の造船技術者育成について紹介する。

①新型砕氷船の調達・建造について¹¹⁾

2025 年 10 月 10 日、米国政府はフィンランド政府との間で、米沿岸警備隊向けの新型砕氷船（Arctic Security Cutters, ASC）を調達する覚書（MOU）を締結した。合意によれば、フィンランドの造船所がまず 4 隻の砕氷船を建造し、その後、米国内の造船所で最大 7 隻の追加建造を行うことが計画され

ている。これにより、米国は北極圏における氷海での航行・監視・警備能力を大幅に強化し、重要な海上貿易ルートを維持するとともに、中国などの戦略的競争相手に対する抑止力を高めることを目指している。

国土安全保障省（DHS）によると、この合意は米国が北極圏での海事プレゼンスを再び確立し、同地域での主導的地位を回復するための重要な一歩であるとしている。今回の枠組みは、フィンランド・カナダとの協力枠組み「ICE Pact」に基づいており、同盟国の経験や造船能力を活用することでコストや納期のリスクを抑え、できるだけ早期の配備を可能にすることを狙っている。新たな砕氷船は、貿易航路の安全確保、国境や海上接近経路の防衛、さらには北極における米国の主権と国益の保護に向け、今後数十年にわたって重要な役割を果たすと期待されている。

②造船所への支援について¹²⁾

2025 年 7 月 21 日、米国運輸省（DOT）は「中小造船所助成金プログラム（Small Shipyard Grant Program）」の一環として、全米 12 州の 17 造船所に総額 875 万ドルの助成金を交付すると発表した。本助成は、造船・修理インフラの近代化、訓練強化、徒弟制度の拡大などを目的としており、米国の造船・修理能力を高めるとともに、先端技術の導入や人材育成、地域社会における雇用創出を支援するものとされている。ダフィー運輸長官は、「米国の海事支配力を取り戻す取り組みは、造船所の再建から始まる」と述べ、今回の助成が中国との競争への対応や海上における自由の維持に寄与すると強調している。

また、Sang Yi 海事局長代行も、「米国の造船所の力を最大限に引き出すことが、経済力と国家安全保障を高める」と述べ、同プログラムがイノベーションの促進、生産性向上、地域経済の活性化に貢献していると説明した。2008 年の創設以来、このプログラムは 382 件、総額 3 億 2,050 万ドルの助成を実施しており、今回の助成では、各造船所がクレーン、CNC 切断機、水圧カッター、溶接機などの設備を導入することで、造船・修理能力の強化を図っている。

③次世代の造船技術者育成¹²⁾

2025 年 9 月 4 日、米国労働省（DOL）は、国内造船産業の再活性化と次世代の造船人材育成を目的として、最大 800 万ドルの助成金を提供すると発表した。本プログラムは、米国内の技術教育センターやコミュニティカレッジと、韓国および日本など主要な同盟国の研修機関を連携させ、国際協力を通じて米国労働者が高度な造船技術を習得できる仕組みを

構築するものである。米国の海事産業と労働力の再構築を通じて、国家安全保障と経済的繁栄の促進を図ることを目的としている。

本助成は労働省の国際労働局（ILAB）が運営し、国際パートナーとの共同開発による実践的かつ最先端の研修プログラムや、国際的に認知された専門職訓練カリキュラムの整備を支援する。対象となる職種には、ボイラーメーカー、産業電気技師、鉄鋼労働者、スチームフィッター、造船職人、溶接工などが含まれ、退役軍人や障がい者も参加資格を有する。

3.2 SHIPS 法案について

2025 年 10 月 14 日現在、上院では、4 月 30 日に提出された法案が商業・科学・運輸委員会に付託されているものの、委員会での審議はまだ開始されていない。また、下院でも、5 月 1 日に提出された法案が武装サービス委員会を含む複数の委員会に付託されているが、現時点で審議は行われていない。

4. おわりに

通商法 301 条措置については、10 月 14 日の入港料の適用に至るまでの経緯に大きな混乱が見られた。6 月 6 日に USTR が修正案を提示して以降、約 4 か月間目立った動きがなかったものの、適用を目前に控えた 10 月 3 日になって CBP が急遽通知を公表し、さらにその一週間後の 10 月 10 日には、その通知内容と異なる部分を含む修正を USTR が発出した。このような不透明なプロセスの中で制度が施行されたことは、米国の通商政策決定プロセスの予測困難さを改めて浮き彫りにしたといえる。

また、本通商法 301 条措置については、本来は中国を標的とした措置であるものの、特に自動車運搬船については、米国製船舶が市場にほとんど存在しないことから、実際には日本を含むほぼすべての国の事業者が影響を受ける結果となっている。このため、制度の目的と実際の政策運用との乖離については業界内で強い懸念が示されている。日本は米国への最大の自動車輸出国であり、既存の関税に加えて新たな入港料が上乘せられることで、極めて大きな負担を強いられることになる。さらに、現在も新たな制度変更案が公募されており、今後の動向を注視する必要があるとともに、これまでのトランプ政権の通商政策の方向性を踏まえれば、日本を含む海事関連団体が連携し、米国の業界団体やステークホルダーとも協調して戦略的に対応していくことが重要であると考えられる。

一方、海事大統領令に基づく取組についても、砕氷船の調

達・建造、造船所への支援、次世代造船技術者の育成といった分野で着実な進展が見られる。特に造船分野については、韓国企業による米国への投資・関与が進む中、日米間でも 9 月 5 日の日米枠組み合意において 5,500 億ドル規模の投資候補の一つとして「造船」が明記されるなど、米国側の日本への期待は高まっている。他方で、10 月 14 日に、中国が韓国の造船大手韓華海洋の米国関連子会社 5 社に対して制裁措置を発表しているが、このような動向等も踏まえ、日本としても、今後の協力の在り方や産業界としての対応を戦略的に検討していくことが求められる。

引用・参考文献・出典資料

1) “米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置について（2025 年 4 月 21 日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250421_fukuhara.pdf

2) “米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案について（2025 年 5 月 9 日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250508_fukuhara.pdf

3) White House, “RESTORING AMERICA’S MARITIME DOMINANCE” <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>（参照 2025-4-19）

4) 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）

5) OFFICE OF THE UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE, “Notice of Proposed Modification of Action in Section 301 Investigation of China’s Targeting the Maritime, Logistics, and Shipbuilding Sectors for Dominance” <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/301%20Ships%20FRN%20Proposed%20Mod%20Annex%20III%20IV.pdf>（参照 2025-6-7）

6) U.S. CBP, “CSMS # 66427144 - Section 301 Vessel Fees” https://content.govdelivery.com/bulletins/gd/USDHSCBP-3f59908?wgt_ref=USDHSCBP_WIDGET_2（参照 2025-10-6）

7) OFFICE OF THE UNITED STATES TRADE

REPRESENTATIVE, “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/2025/301%20Ships%20FRN%20Proposed%20Mod%20Annex%20III%20IV.pdf> (参照 2025-10-10)

8) Reuters, “China hits back on US port fees with retaliatory levies” <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/china-hit-us-ships-with-additional-port-fees-october-14-2025-10-10/> (参照 2025-10-10)

9) Reuters, “China takes steps against US-linked units of S.Korea shipbuilder Hanwha”
” <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/china-takes-steps-against-us-linked-units-skorea-shipbuilder-hanwha-2025-10-14/> (参照 2025-10-14)

10) 中国交通运输部公告 2025 年第 55 号
https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/syj/202510/t20251013_4178126.html

11) DHS, “DHS Celebrates Purchase of New Coast Guard Icebreakers as President Trump Signs Deal with Finland”
https://www.dhs.gov/news/2025/10/10/dhs-celebrates-purchase-new-coast-guard-icebreakers-president-trump-signs-deal?utm_source=chatgpt.com (参照 2025-10-13)

11) U.S. DOT, “President Trump’s Transportation Secretary Sean P. Duffy Announces \$8.75 Million in Grants to Revitalize U.S. Shipyards, Support Maritime Dominance”
<https://www.transportation.gov/briefing-room/president-trumps-transportation-secretary-sean-p-duffy-announces-875-million-grants> (参照 2025-10-13)

12) U.S. DOL, “US Department of Labor announces \$8M funding availability to support revitalization of domestic shipbuilding industry”
<https://www.dol.gov/newsroom/releases/ilab/ilab20250904> (参照 2025-10-13)