

【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 条措置の動向）

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長／主任研究員
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

米国の海事産業再興に向けた動向については、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、同年 10 月 15 日付「米国の海事産業再興に向けた動向について（通商法第 301 条措置の適用及びその他の動向）」^③において、その概要等を整理したところである。

その後、10 月 30 日に開催された米中首脳会談の結果、10 月 14 日以降両国において適用されている入港料等の措置が 11 月 10 日より 1 年間停止されることとなった。

本稿においては、大統領令、通商法 301 条に基づく米国通商代表部（USTR）対抗措置、SHIPS 法案といった米国の海事産業復興に向けた一連の動きの内、前回本レポート（10 月 15 日付）以降進展のあった USTR による措置の経緯に焦点を当て、端緒から現在に至るまでの動きをとりまとめた。

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。

これを受け、USTR は 2024 年 4 月 17 日、調査を開始。5 月 29 日には公聴会が開催されたものの、以降、半年以上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 ^④ 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。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。

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」^⑤ を公表。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が夫々適用され、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 II ~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懸念される事態に至った。

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。

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⁶⁾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、関係者間で焦りと困惑が広まっていた。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。⁷⁾

・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(RORO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⁸⁾を公表、主な修正点は以下の通りであった。(次頁にこれを受けた各船種・船型への適用を整理した図を掲載)

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ーシ・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% の追加関税を課すことを提案する。

⑤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⁹⁾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。

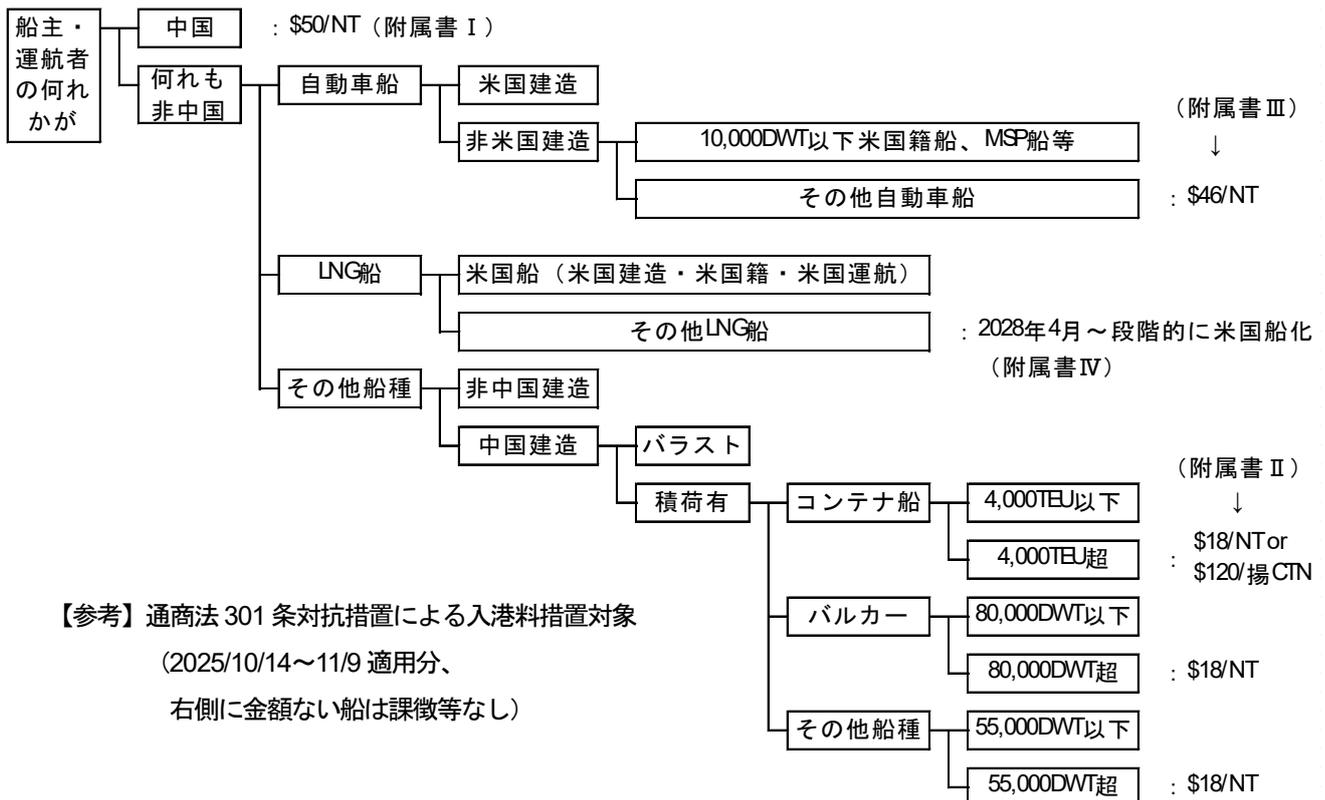
- ・米国籍船または米国建造船舶
- ・米国の法人、団体および個人により保有・運航される船舶
- ・米国の組織が 25%以上の株式あるいは議決権を保有、または取締役となっている組織により保有・運航される船舶

9. 米中首脳会談

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翌 11 月 1 日、ホワイトハウスから公式発表¹⁰⁾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¹¹⁾を公表。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



【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、
 右側に金額ない船は課徴等なし)

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の発表¹²⁾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。¹³⁾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。

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13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、2025年4月に発出された大統領令や、現在審議中おSHIPS法案では、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。

参考文献・出典資料（Web資料参照は2025-12-13）

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) “米国の海事産業再興に向けた動向について（通商法第301条措置の適用及びその他の動向）（2025年10月15日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20251015.pdf

4) 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/USTRReportChinaTargetingMaritime.pdf>

5) 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>

6) 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>

7) U.S. CBP, “CSMS # 66427144 - Section 301 Vessel Fees”
https://content.govdelivery.com/attachments/USDHSCBP/2025/10/03/file_attachments/3410417/CSMS%20Attachment%20-%20Section%20301%20Vessel%20Fees.pdf

8) 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>

9) 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」（2025年10月10日付）

10) 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/>

11) 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>

12) 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>

13) 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向情况调查的公告」（2025年11月10日付）