

### 0・3 米国海事政策動向への対応

#### (1) 米国通商代表部（USTR）の通商法 301 条に基づく対抗措置

米国の主要な労働組合（注 1）は中国政府による自国造船業界等へ支援策について、1974 年米国通商法第 302 条に基づき、2024 年 3 月 12 日付で米通商代表部（USTR）に以下を主な内容とする請願書を提出した。

#### 【米国主要労働組合請願書の概要】

- ・ （中国政府は）中国企業への国産機器の使用義務付けや、外国企業との合併・提携を制限する政策など「不公正な慣行」がある。主な懸念事項は以下の通り。
  - 運航補助制度（The Marine Security Program: MSP）対象船舶が中国で建造されている。
  - 中国が世界中の様々な港に無償で提供する物流サプライチェーンプラットフォーム（LOGINK）により、同国が機密性の高い情報にアクセスする可能性がある。
  - 中国は国有造船会社の合併を指示・支援する一方、中国独占禁止法（Anti-Monopoly Law: AML）を理由に外国企業との提携を認めない。
- ・ これらの懸念に対し、請願書ではバイデン政権（当時）に以下要請。
  - 米国に入港するすべての中国建造船舶に対し、船籍に関係なく港湾使用料を徴収すること。また、米国に入港する中国関係船舶のトン数に基づき、港湾使用料を設定、その収入を国内造船業の支援を目的とした「米国商業造船活性化基金」の創設に充てること。
  - ジョーンズ・アクトの見直し・強化を図り、米国建造船舶の需要を刺激すること。
  - 貨物優遇措置の完全な施行および強化を行うこと。
  - MSP およびタンカー・セキュリティー・プログラム対象船舶数を増やすための資金を確保すること。
  - 海外援助および貿易協定の一環として米国から輸出される LNG、燃料油、燃料を米国建造タンカーで輸送することを義務付けること。
  - 米国内航貨物輸送のための「海上高速航路（Marine Highways）」の指定や支援強化を行うこと。

注 1：米国の鉄鋼労働者（UWS）、機械工（IAM）、造船工（IBB）、電気労働者（IBEW）、

米国労働総同盟および産業別会議海事貿易部を代表する組合が参画。

これを受け、USTR は 3 月 17 日付で本件調査実施を発表、2025 年 1 月には、中国が造船分野等で不公正な貿易慣行があると認定し、米国通商法第 301 条に基づく対抗措置が可能と結論付けた。そして、同年 2 月にはその対抗措置案として、例えば中国建造船舶が米国に寄港する毎にその運航船社に最大 150 万 US ドルを徴収すること等を内容する対抗措置を提案し（同案には、米国海上輸出貨物を米国籍船・同国建造船に限定する貨物留保政策も含む）、3 月 24 日までパブコメ募集を行うとともに、同日に米国・ワシントンで公聴会を実施した。業界の対応として、ICS が USTR の対抗措置による外航海運への影響を軽減すべく、WSC（定航船社団体）、BIMCO および ASA 等の国際団体と連携の上、以下内容の意見書を提出するとともに、同公聴会で業界のスタンスを説明した。

#### 【ICS 意見書概要】

- トランプ大統領のイニチアチブにより、米国造船業界の建造能力が拡大し、商船の船腹量が増えれば、国際海運分野の効率性および競争力の強化につながるため、（同イニチアチブを）歓迎する。
- （しかしながら）同措置が導入されれば米国輸出業の競争力は損なわれ、同国内の物価上昇につながる。また、米国造船業が強化されるとは思わない。
- 入港課徴金が導入されても中国の政策・慣習を阻止（disincentive）・廃止することにならないため、通商法 301 条の趣旨にそぐわない。

さらに、USTR は 4 月 17 日に対抗措置修正案を発表、以下（1）～（3）の入港料課徴措置を 180 日後の 2025 年 10 月 14 日から適用することを明らかにした。

#### 【USTR 対抗措置修正案】

- ① 中国船社（保有・運航）に対する入港料課徴
  - I. 中国船社（中国本土・香港・マカオ）が保有・運航する船舶に対し、入港料を最初の寄港地で課徴。2025 年の入港料を US\$50/純トン（NT）とし、2028 年までの 3 年間で毎年 US\$30 ずつ引き上げ、最終的には純トン当たり US\$140。
  - II. 一隻あたりの入港料課徴は年間 5 回を上限。
- ② 中国建造船舶に対する入港料課徴
  - I. 中国建造船舶に対し、入港料を最初の寄港地で課徴。入港料の算出ベースは「純トン数（2025 年：US\$18/NT）」または「揚コンテナ本数（2025 年：US\$120

／本)」とし、算出額がより高額となる入港料を徴収。上記（1）と同様、2028年までの3年間で段階的に引き上げ、最終的には純トンあたりUS\$33、揚コンテナあたりUS\$250。

- II. 米国運航補助制度（MSP）対象船舶、バラスト状態で寄港した船舶、一定船型以下の船舶（注）、米国内港湾から2,000マイル未満の短距離航海に従事する船舶、米国法人の所有船舶は本措置の対象外。

注：中国建造船のうち、8万重量トン以下のバルカー、5万5000重量トン以下の船舶、4,000TEU型以下のコンテナ船等は対象外。

- III. 寄港船舶と同等船型以上の船舶を米国造船所に発注・引渡しの場合、最大3年間徴収免除。また、（上記（1）と同じく）一隻あたりの入港料課徴は年5回を上限。

#### ③ 自動車運航船に対する入港料課徴

米国建造以外の全ての自動車船に対し、入港料として最初の寄港地で「積載可能台数×US\$150」を徴収（この他、（2）③と同内容の課徴免除措置あり）。

#### ④ 特定海上輸送に対する制限

- I. 米国積みLNG輸送に占める米国籍船の割合を2028年4月17日から2047年にかけて段階的に引き上げ（2028年：1%→2047年：15%、2029年以降は米国建造船舶であることも要件に追加）。
- II. 米国造船所に同等船型以上のLNG船を発注、引き渡しを受ける場合、上記要件を満たさない船舶であっても最大3年間の輸出ライセンスを付与。

#### ⑤ その他

上記（1）から（4）の各措置が重複適用されることはなく、LNG船には（4）を、自動車船に（3）を、中国船社が運航・保有する船舶には（1）を、何れにも該当しない中国建造船舶には（2）を夫々適用。

USTRは上記に加え、中国製造の港湾荷役機器等に対する最大100%の追加関税を提案し、パブコメ募集とともに5月19日に公聴会を開催する意向を表明した。そのため、当協会は、USTRの上記対抗措置の導入がわが国外航海運業界の大きな妨げとなるだけでなく、日本の自動車業界の健全な発展に悪影響を与え、エネルギー政策を将来的に歪めかねない等の理由から、ICSやASAと緊密に連携し、米国政府に対して同措置の撤廃を要請。更に、国内では関連荷主団体との協調体制を構築するとともに、日本の国土交

通副大臣との個別会合では、米国政府との関税交渉の中で対抗措置についてもその見直しに向けた働きかけを要請した。

当協会を含む海運業界等が同措置の見直しを強く求めた結果、USTR は 6 月 6 日付でその再修正案を公表し、7 月 7 日を期限にパブリックコメント改めて実施した。

#### 【USTR 再修正措置案概要】

##### I. 自動車船入港料徴収措置

- ・ 入港料算定基準を、CEU（150USD/CEU）から純トン数（14USD/純トン）に変更。
- ・ 以下船舶を本措置の適用除外とする。
  - 米国 MSP（Maritime Security Program）に登録された米国籍船
  - 米国政府関係船舶
  - 米国政府貨物を運搬する船舶

##### II. LNG 船建造要件措置

- ・ LNG 船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。
- ・ LNG 輸出実績を米国エネルギー省に報告する主体を「LNG ターミナル」から「運航者」とするとともに、その内容を米国建造・米国運航船による LNG 輸出货量に加え、外国籍船・外国運航船による LNG 輸送量に変更。

ICS や ASA は本パブコメの機会を捉え、自動車船入港料や LNG 船建造要件等の撤廃を求める意見書を提出、当協会は両団体の意見書作成に積極的に関与した。当業界からは ICS・ASA の他にも、WSC（コンテナ船・自動車船国際団体）、米国船協、リベリア船協およびノルウェー船協からも措置見直しを求める意見書を夫々提出し、更に、韓国政府（韓国産業通商資源部・韓国海洋水産部）は外国政府としては唯一意見書を提出、その中で、自動車船入港料の適用範囲を中国建造船舶に限定するよう要請した。

中国関係船舶や非米国建造自動車船に対する入港料徴収開始が 10 月 14 日に迫る中、USTR は 10 月 10 日付で自動車船入港料算定基準引き上げ等の再々修正措置を発表するとともに、一部提案内容について 11 月 10 日を期限にパブコメ募集を行った。

## 【USTR 再々修正措置案概要】

### ① 主な修正点

#### I. Annex III（自動車船への措置）：

算出基準を 14USD/純トン→46USD/純トンに引き上げ

入港料徴収回数上限は暦年あたり 5 回／隻（新たな規定）。一度の航海で米国港湾に複数回入港する場合、最初の寄港時のみ支払い。

適用開始は当初の予定通り 10 月 14 日。但し、徴収対象外として新たに提案した 10,000DWT 以下の米国籍自動車船の入港料支払いについては 12 月 10 日に延期。

#### II. Annex IV（LNG 船への措置）：

米国籍船・米国建造船要件を満たさない場合の罰則規定を削除（6 月公表時の案を正式に採用）。

#### III. Annex V（港湾荷役機器への措置）：

中国製港湾荷役機器に対する 100%の追加を決定（前回 6 月公表時の案を正式に採用）。

### ② パブコメ募集

USTR は、10,000DWT 以下の米国籍自動車船や長期傭船契約（20 年以上）の下で運航される LPG 船およびその他液化ガス船（Annex I）を本措置対象外とすることや、中国製港湾荷役機器（RTG 等）に対し最大 150%の追加関税すること等について、11 月 10 日を期限にパブコメを募集。

このような米国政府（USTR）の対抗措置を巡る動きに対し、中国は 10 月 14 日より米国関連船舶に対して特別料金を徴収すること等を内容とする対抗措置を 10 月 10 日付で発表した。

## 【中国対抗措置概要】

- ・ 特別料金の対象：米国の企業・組織・個人が保有・運航する船舶と、米国の企業・組織・個人が直接的ないし間接的に 25%以上の株式（議決権・取締役）を保有する企業・組織が保有・運航する船舶、米国籍船、米国建造船。中国建造船は同措置を免除するほか、修繕のみを目的として中国造船所に入港する船舶についても免除。
- ・ 特別料金の算出基準：400 人民元（約 56 ドル）／純トン（2025 年 10 月 14 日～）

から毎年段階的に引き上げ、2028年4月17日以降は1,120人民元（約157ドル）／純トンとなる。入港料徴収回数上限は米国と同様、1年間（4月17日～翌4月16日）で5回／隻。一度の航海で中国港湾に複数回入港する場合、最初の寄港時のみ支払い（本船入港7日前までに当局に船舶情報提供義務あり）。

米中対立が先鋭化する中、米中首脳が10月30日に両国の入港料徴収を1年間停止することで合意したことを受け、USTRは11月10日から1年間の停止を正式に発表するとともに、（停止期限である）2026年11月10日までに停止期間延長是非を検討する意向を表明した。その間、中国と是正措置につき交渉を行うとともに米国造船能力の向上に向け、国内努力と主要同盟国との連携を継続する意向を示している。

## (2) 米国海事行動計画（Maritime Action Plan、MAP）

米国トランプ大統領は2025年4月9日、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](#)」に署名し、国家安全保障問題担当大統領補佐官（NSC補佐官）に対し、署名後210日以内（2025年11月）に「海事安全保障信託基金」や「海事繁栄地区の創設」、「造船業財政支援策の策定」、「船員の教育拡充」および「同盟国との連携」等を盛り込んだ海事行動計画（MAP）の提出を指示。

これを受け、米国政府は当初の予定から約3か月遅れた2026年2月13日、以下(1)～(4)の柱で構成された[MAP](#)をルビオNSC補佐官（国務長官）およびヴォート行政管理予算局長の連名でホワイトハウスのホームページに公表した。

### 米国海事行動計画（MAP）の4つの柱

#### ① 「造船能力の再構築」

- **米国造船所への投資促進**
- 米国に入港する外国建造船に対するインフラ・安全保障料金（一律課金）の導入  
外国建造船が輸送する輸入貨物の重量（kg）を基準に課金（1kgあたり1セントの場合と、課金25セントの場合を例示）し、**海事安全保障信託基金（MSTF）**の財源とする。

＜7500CEUの自動車運搬船がトヨタ・カローラ（1,350kg／台と想定）を満載して米国に輸送した場合＞

$7,500\text{CEU} \times 1,350\text{kg} \times 0.01\text{USD} = \text{約 } 10 \text{ 万 USD}$ （約 0.15 億円）

$7,500\text{CEU} \times 1,350\text{kg} \times 0.25\text{USD} = \text{約 } 253 \text{ 万 USD}$ （約 3.87 億円）

c.f. USTR 対抗措置に基づく入港料

$23,000\text{NT} (7500\text{CEU}) \times 46\text{USD} = 106 \text{ 万 USD}$ （約 1.6 億円）

## ② 「海事人材の教育・訓練の強化」

- 船員の訓練・教育の拡大
- 米国商船大学の近代化（州立商船大への支援拡大）
- 業界ニーズへの対応

## ③ 「海事産業基盤の保護」

### ● 優先貨物政策の強化

- 新米国海事優先貨物要件（USMPR）の設定  
輸出大国からの米国向けコンテナ貨物に係る米国籍船利用輸送比率を設定し、段階的に引き上げ。
- 政府貨物の米国籍船輸送比率の引き上げ  
現行の米国籍船輸送比率（50%）を更に引き上げ。
- 政府貨物輸送参入の際の「3年ルール」修正の前倒し  
外国建造船が米国籍に登録された後、米国政府貨物の運送資格を得るためには3年間の待期期間が要件となること、現時点ではその修正が2030年に予定されている。

### ● 陸上港湾維持税の新設

- 既存の港湾維持税（Harbor Maintenance Tax）と同様、陸路港湾（land port of entry）維持税（輸入貨物に対して商品価値の0.125%を課税）を創設。その税収を陸路港湾維持信託基金に拠出。

### ● 中国海事・物流・造船分野に関する調査に係る措置

※上述の通り、通商法 301 条に基づく USTR 対抗措置関係／入港料課金は 2025 年 11 月 10 日より 1 年間を期限に停止中。

- 米国は造船能力問題について今後中国と協議を進める一方、**米国造船復興に向けた日本・韓国との協力関係を維持する。**

#### ④ 「国家・経済安全保障および産業の強靱化」

##### ● 国際貿易に従事する米国建造・米国籍商船隊の増加

- 戦略的商船隊（SFC）の創設

国際貿易に従事する米国建造船で構成。SFC の船舶は建造と運航の両面で財政的支援を受け、外国の競合他社との競争条件を平等にする。

##### ● 海事安全保障信託基金（MSTF）の設立

- 米国海事産業と商船隊を強化するプログラムを支援するための財源として、MSTF を設立。2025 年 4 月の大統領令に基づき、行政管理予算局は運輸省と連携の上、同基金設立に必要な法案を策定。

MAP は上記の他、海運業界に不当な負担を課すような時代錯誤的／不要な規制の撤廃を求めている他、米国議会で現在審議中の「SHIPS 法案」（注）等で掲げる米国海事分野振興策を 2027 年度の予算教書に盛り込むべく、MAP と一体となった立法促進を呼びかけている。

注：SHIPS 法案

米国商船隊を再活性化すべく、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籍船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・定着の促進等を包含する。

MAP 発表を受け、ICS は一律課金案に反対する声明を 2 月 16 日付で発表。当協会は米国政府・議会の動向について北米地区事務局を中心に情報収集に努めるとともに、引き続き海事局や国内関係事業団体、ICS・ASA 等と連携の上、特に MAP の一律課金案や USTR 対抗措置による非米国建造船入港料の撤廃（撤回）を求めていくこととしている。

### (3) 米国連邦海事委員会（FMC）による国際海上交通要衝調査

FMC は 2025 年 3 月 17 日、主要な国際海上交通要衝を対象に、沿岸国政府や外国船社による不利な航行規制や政策、慣行の有無について調査することを発表。同日から 60 日間の期間を設け、パブコメを実施した。調査対象となる要衝は北極海航路、イギリス海峡、マラッカ海峡、シンガポール海峡、ジブラルタル海峡、パナマ運河、スエズ運河の 7 地点。これに対し、ICS や ASA は夫々意見書を提出し、その中で、要衝での通航制限（constraint）は天候や混雑といった要素が複合的に絡み合って発生するのであって、特定の政策や船籍を起因とするものではないことや、沿岸国が国際条約に則って国際海峡・分離通行帯を管理しており、諸課題は沿岸諸国の協力によって解決すべき旨を指摘した。

FMC は現時点（3 月 31 日時点）で調査結果を公表していない。

### (4) FMC による Flags of Convenience（便宜置籍船）調査

FMC は 2025 年 5 月 21 日、外国の船籍登録に関する法律、規則、慣行によって米国の外国貿易における海上輸送条件に悪影響が及んでいないか調査を行うと発表。同年 8 月 20 日を期限にパブリックコメントを募集した。

上記調査の背景として、FMC は一部の外国（旗国）政府が自国に船籍を置く船舶に対するコンプライアンス要件を緩和することで、外国船舶誘致において競争優位性の獲得を図っていることを問題視している。また、これらの外国で船籍登録された便宜置籍船（FOC）が海事関連の国際条約に完全には準拠せず、安全・環境・労働基準が低下する危険性があるほか、国際海運業界の枠組外で活動する「影の船団」として、密輸、制裁回避、禁止品目輸送などの違法・不法活動に従事する危険性も指摘した。

これに対し、ICS は意見書の中で、リベリアやパナマ等の船籍（Open Registry）が、ポート・ステート・コントロールにおける評価を得、米国 USCG の優良船舶認定制度「Qualship 21」の認定を取得しており、安全や船員労働等に関する国際基準を順守していることを踏まえれば、OR とサブスタンダード船籍を混同すべきではないと指摘。また、如何なる事故・海難においても、OR 船であることが即ち事故の要因に繋がるものではなく、各旗国が登録船のクオリティや安全性を担保することが重要であると強調した。

FMC は現時点（3 月 31 日時点）で調査結果を公表していない。

以上