

米国通商法 301 条に基づく海事、物流及び造船分野における措置

－措置の概要と日本企業への影響－

独禁/通商・経済安全保障ニュースレター

2025 年 6 月 17 日号

執筆者:

藤井 康次郎

k.fujii@nishimura.com

Daniel Moris

d.moris@nishimura.com

平家 正博

m.heike@nishimura.com

堀 裕彌

h.hori@nishimura.com

米国通商代表部（以下「**USTR**」という。）は、2025 年 4 月 17 日、1974 年通商法 301 条に基づく中国に対する海事、物流及び造船分野における対抗措置（以下「**本件措置**」という。）の内容を決定し、これを公表しました。本件措置は、中国の運航事業者が運航する船舶、中国で製造された船舶、米国以外で製造された自動車輸送船が米国の港湾に入港する際などに、特別の入港手数料を事業者に対して課し、また、2028 年以降に米国から LNG を輸出するにあたっては輸送総量のうち一定の割合を米国船舶によって輸送することを事業者に義務づけるなどするものであり、日本企業も適用の対象となり得るものです。2025 年 4 月 17 日から 180 日間は、入港手数料は課されないこととされていますが、同年 10 月 14 日以降は入港手数料が導入される見込みです。なお、本件措置については、事業者が米国製船舶を注文すること、引渡しを受けること等によって、適用除外を受けることができるとの内容も含まれています。いずれの措置も日本企業に影響を与える可能性があり、今後の動向の注視が必要です。

1. 本件措置の決定に至るこれまでの経緯

USTR は、2024 年 3 月 12 日に 5 つの全国労働組合から請願書（以下「**請願書**」という。）を受理し、同年 4 月 17 日、中国の特定の政策に関して、海事、物流及び造船分野を支配しようとしているとして、当該分野を対象に 1974 年通商法 301 条に基づく調査を開始しました。2025 年 1 月 16 日には、中国が海事、物流及び造船分野の支配を狙う旨の報告書（以下「**本件調査報告書**」という。）を発表し¹、当該報告書において、USTR は、中国の慣行が不合理であり、米国の商業に負担又は制限を与えているため、1974 年通商法 301 条に基づく輸入制限措置の対象になる（actionable）との判断を示しました。

USTR は、2025 年 2 月 21 日、これまでの調査結果を踏まえて中国に対する措置案を発表しました²。同年 3 月 24 日までパブリックコメントを募集する手続きが踏まれ、同年 3 月 24 日及び 26 日には公聴会も実施されましたが、一連の手続きを経て、USTR は、同年 4 月 17 日付けで本件措置を公表しました³。なお、USTR は、後述のとおり、同年 6 月 6 日付けで本件措置の一部の変更に関する提案を公表し、この提案は同年 7 月 7 日までパブリックコメントに付されています。

¹ <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/USTRReportChinaTargetingMaritime.pdf>

² https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Ships%20Proposed%20Action%20FRN.pdf

³ <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2025-04-23/pdf/2025-06927.pdf>

2. 本件調査報告書の概要

本件調査報告書は、中国が実施している様々な行為、政策及び慣行が不合理であり、米国の商業に負担又は制限を与えていると結論づけていました。本件調査報告書の概要は以下のとおりです。

(1) 中国が実施する行為、政策及び慣行の概要

中国政府が海事、物流及び造船業を、包括的な産業計画及び業界固有の計画の両面から政策立案によって実現される一連の施策の対象としてきたとしつつ、当該政策立案の不透明さは増しており、公開情報が不足していると指摘しました。

「中国製造 2025」等の包括的な産業計画及び業界固有の計画が中国政府の 5 力年計画と併せて運用され、中国による業界の支配を支えていることを指摘し、数々の包括的な産業計画及び業界固有の計画の概要を整理しています。例えば、第 14 次 5 力年計画の期間（2021 年～2025 年）については、以下の各点が指摘されています。

- 2035 年（中国の社会主義現代化達成の目標として設定された年であり、中国の製造強国戦略の 10 年区切りの期間の 2 つ目の期間が終了する年である。）までの目標が掲げられており、海洋強国を目指すことが再度記載されている。
- 同計画は、ハイテクセクターに重点を置き、戦略上重要な新興産業に海洋エンジニアリング設備を含め、当該セクターを産業システムの新たな柱の一つとしている。
- 軍民融合の深化も目指していた。

(2) 中国による支配の試みは不合理である

上記の政策において実現される中国の支配が、世界の海事経済のほぼ全ての側面を歪め、中国の市場プレーヤーを優遇し、米国及びその他の経済における競合他社を冷遇するため、不合理であると判断しました。すなわち、海事、物流及び造船業界における中国の支配は、市場志向の慣行の結果ではなく、以下の理由により不合理であるとされています。

- 当該試みにより、外国企業が追い出され、市場志向の企業及びその従業員から商業機会が奪われ、競争が低下させられる。
- 当該試みにより、中国に対する依存状態が作りだされ、リスクが増加し、サプライチェーンのレジリエンスが減少する。

(3) 中国による支配の試みが米国の商業に負担又は制限を与えている

中国による支配の試みが、以下の各理由から、米国の商業に負担又は制限を与えていると判断しました。

- (i) 中国共産党の支配、指示及び支援により中国の造船会社を商業的圧力から隔てることで米国の海事、物流及び造船分野に関する事業機会及びそれらへの投資を弱めている。
- (ii) 革新をするための競争圧力を低下させることで競争及び選択を制限しており、市場濫用の影響を競合他社及び消費者が受けやすくしている。
- (iii) 米国経済の機能性に極めて重要な分野における依存及び脆弱性からの経済安全保障リスクを生み出している。

(iv) サプライチェーンのレジリエンスを弱めている。

(4) 中国による支配の試みが米国の同盟国の競争力及びパートナーの業界を脅かしている

加えて、中国の慣行及び政策が、国内的にも国際的にも公正かつ競争的な市場を弱めているため、米国の商業だけでなく、EU 及びカナダ等、その他の国及び地域の利益にも影響を与えていると指摘している。USTR は、2025 年 2 月 21 日付けの告示において、中国の措置、政策及び慣行に対抗し、また海事、物流及び造船分野における中国への依存度を下げるべく、同盟国及び友好国とも交渉を行うべきことも示唆している⁴。

3. 本件措置の概要

前述のとおり、USTR は、2025 年 4 月 17 日、本件措置を決定し、公表しました。この内容は、告示 (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) として、同年 4 月 23 日付けの Federal Register に掲載されました。今般決定された措置の概要は以下のとおりです。(1) 及び(2)の各措置が一つの船舶に対して重疊的に適用されることはなく、(1)のうちいずれか一つの手数料又は(2)の要件のみ課されることとなります。

なお、本調査報告書においては、LOGINK による米国海運データへのアクセスを制限すること又は米国の港湾及び米国の港湾におけるターミナルでの LOGINK ソフトウェアの使用を禁止する等も検討される旨の言及があったが、今般決定された措置にかかる内容は盛り込まれていません。

(1) 海上輸送サービスに対する入港手数料の賦課

USTR は、米国の港湾に入港する船舶に対して、以下の入港手数料を課することを決定しました。

- 中国の船舶運航者及び中国船主に対する入港手数料:
□中国の船舶運航者が運航する船舶及び中国船主が所有する船舶について、船舶の正味トン数に基づいて計算した入港手数料を課す。手数料は、最初の 180 日間は 0 ドルに設定され、その後段階的に引き上げられます。
- 中国建造船舶を運航する事業者に対する入港手数料:
□中国建造の船舶が米国に入港する際の手数料は、(i)船舶の正味トン数に基づく手数料、又は(ii)積み降ろすコンテナ 1 つ当たり (“for each container discharged”) に基づく手数料のいずれか高い方に基づき算出されます。船舶が外国の目的地へ向かう前に複数の米国の港に入港する場合、この手数料は一連の米国への寄港について賦課されます。

中国建造の船舶とは中華人民共和国で建造された (U.S. Customs and Border Protection (CBP)に

⁴ https://ustr.gov/sites/default/files/files/Issue_Areas/Enforcement/Ships%20Proposed%20Action%20FRN.pdf

おける建造地の定義及び U.S. Coast Guard (USCG) の諸規則に沿う形で判断される。) 船舶であり、かつ Vessel Entrance or Clearance Statement (CBP Form 1300) 又はこれに相当する電磁的記録において、そのように特定された船舶をいうとされています。

□例外として、貨物を搭載せずに米国へ入港する船舶、積載量が 4,000 TFE 以下の船舶など特定の中国建造の船舶については、入港手数料の対象とはなりません⁵。

□加えて、船舶運航者は、同等のサイズの米国建造船舶を注文して引渡しを受けた場合には、最大 3 年間の手数料免除を受けることができます⁶。

● 外国で建造された自動車輸送船を運航する事業者に対する入港手数料⁷:

□この手数料は、外国建造の自動車輸送船舶の車両換算単位 (CEU) 容量に基づいて算定されます。

□外国建造の自動車運送船舶とは、米国建造船舶以外の外国建造の自動車運送船舶をいい、米国建造船舶とは、①米国で建造され、②米国の法に基づいて登録され、③船体及び上部構造の主要な部品が米国で製造され、かつ④気中遮断器その他の Annex III (g) に定める部品が米国で製造された船舶をいいます。

□入港手数料は今後 180 日間 0 ドルに設定され、2025 年 10 月 14 日以降は、米国建造以 CEU 容量当たり 150 ドルと設定される予定です。

□例外として、船舶の運航事業者は、その期間内に同等又はそれ以上の積載容量の米国建造船舶を注文し、引渡しを受けた場合、最大 3 年間の手数料免除を受けることができます。

上記入港手数料は、米国に入港する船舶の正味トン又は積載容量にしたがって計算され、具体的な料率は以下の表のとおり段階的に引き上げられる予定です。

⁵ 例外として列挙された船舶は以下のとおりです。

- Voluntary Intermodal Sealift Agreement、Maritime Security Program、Tanker Security Program、又は Cable Security Program に登録されている米国所有船舶又は米国籍船舶
- 貨物を搭載せずに米国へ入港する船舶
- 積載量が 4,000 TFE 以下、載貨重量トン 55,000 トン以下、又は個々のバルク容量が載貨重量トン 80,000 トン以下の船舶
- 外国の港又は地点から 2,000 海里未満の航海で米国本土の港に入港する船舶
- 米国所有の船舶で、船舶を所有する米国の事業者が米国人によって管理されており、かつ、少なくとも 75% が米国人によって受益者として所有されているもの
- 化学物質のリキッドバルク輸送に特化した、又はその専用に建造された船舶
- CBP フォーム 1300 又は相当する電磁的記録で主に「Lakers Vessels」と特定されている船舶

⁶ 米国建造の船舶の要件は以下のとおり定められています。

- 船舶が米国で建造されたこと
- 船舶が米国の法に基づいて登録を受けていること(“documented under the laws of the United States”)
- 船体及び上部構造の全ての主要構成要素が米国で製造されたこと
- 気中遮断器その他の Annex II (f) に定める部品が米国で製造されたこと

⁷ 2025 年 6 月 6 日付けで、①Maritime Security Program に登録された米国所有船舶又は米国籍船舶、②米国政府の船舶及び③米国政府の貨物に対しては入港手数料を賦課しないとする提案が公表されました(<https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/301%20Ships%20FRN%20Proposed%20Mod%20Annex%20III%20IV.pdf>)。

	中国の船舶運航者 及び中国船主*	中国建造船舶の 運航事業者*		外国建造の自動車輸送船 の運航事業者**
	正味トン当たり	正味トン当 たり	コンテナ 1 つ当たり	CEU 当たり
2025 年 4 月 17 日以降	\$0	\$0	\$0	\$0
2025 年 10 月 14 日以降	\$50	\$18	\$120	\$150
2026 年 4 月 17 日以降	\$80	\$23	\$153	
2027 年 4 月 17 日以降	\$110	\$28	\$195	
2028 年 4 月 17 日以降	\$140	\$33	\$250	

*入港手数料は、1 隻当たり、その年の 5 回目の入港までを対象として賦課する。

**2025 年 6 月 6 日付けで、賦課の算定方法を「CEU 当たり」から「正味トン当たり」へと変更し、2025 年 10 月 14 日以降の手数料を「正味トン当たり 14 ドル」とする旨の提案が公表されました⁸。

(2) 米国船舶による米国産品の輸送の促進のための措置

USTR は、2028 年 4 月 18 日以降、米国からの LNG 輸出の一定割合の海上輸送に米国船舶の使用することを義務づけます⁹。

輸送事業者又はその事業者が運航する非米国船舶の LNG 輸送船は、当該期間内に、対象の非米国船舶の LNG 輸送船以上の容量を持つ米国建造の LNG 船を注文し、又は引渡しを受けた場合、最大 3 年間の運航許可を受けることができます。

(3) STS クレーンその他の貨物取扱機器に対する追加関税の提案

このほか、USTR は、中国製 Ship-to-Shore (STS) クレーンその他の貨物取扱機器に対して最大 100% の関税を課すことも提案しています。これは、STS クレーン、その他海事部品及び機器の生産を中国に依存することによって生じる脆弱性や、そのような中国に対する過度の依存状態によって米国の海事インフラにとって重要な部品及び必需品の供給を意図的に操作する機会を中国に与えることになることを踏まえたものです。USTR は、かかる措置の提案をパブリックコメントに付しています。

4. 本改定の影響

本件措置の発動の端緒となった、USTR による調査は、中国が特定の政策を通じて海事、物流及び造船分野を支配しようとしていることを理由として始まったものですが、本件措置は日本企業にも影響する可能性

⁸ <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2025/301%20Ships%20FRN%20Proposed%20Mod%20Annex%20II%20IV.pdf>

⁹ 2025 年 4 月 17 日に本件措置が公表された際は、米国船舶の使用割合に関する条件が満たされない場合に USTR が LNG の輸出許可の停止を命令することができる旨規定されていましたが、同年 6 月 6 日付けの提案においては、輸出許可の停止に係る規定を削除することが提案されています。

があります。

具体的には、船舶の所有者が中国の所有者である場合、日本企業が運航する船舶であっても、入港手数料の対象となるほか、適用例外に該当しない限り、日本企業が運航する船舶であっても中国建造船舶については入港手数料の対象となります。また、外国で建造された自動車輸送船については、建造場所を問わず対象となるため、これを運航する事業者には入港手数料の負担が生じます。加えて、中国企業の造船の建造量の世界シェア¹⁰、及び中国の海運会社の輸送シェアは比較的高く、本件措置による入港手数料が海上運賃に反映されることで、物流コストが高騰する可能性もあります。

本件措置による入港手数料の負担が実際に生じるのは2025年10月14日以降のことであり、それまでに本件措置に関連する更なる決定がなされる可能性もありますが、今後の状況は注視が必要と考えられます。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜に合ったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は[N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#)よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは[こちら](#)に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めているいただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ 広報課 newsletter@nishimura.com

¹⁰ 中国船舶集団の2023年の造船の建造量シェアは18.9%であった（日本経済新聞「造船建造シェア、中国船舶集団が首位に 日本勢振るわず」2024年9月18日 <https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC25BV00V20C24A7000000/>）。