

相互に入港料を導入、混乱懸念

■米中、米国寄港自動車船は引き上げ

米国通商代表部（USTR）は14日、中国関連船に対する米国寄港時の入港料措置を開始した。中国船社の運航・保有船や中国建造船への課徴額は、4月に公表した料率のとおり。一方で、非米国建造の自動車船に対する入港料に関しては10日、1純トン当たり46ドルに修正し、6月時点で公表していた1純トン当たり14ドルから約3倍に引き上げる方針を明らかにした。中国政府も14日から対抗措置として、米国関連船に対する中国寄港時の特別港湾料金の課徴を開始した。海運の二大荷主国がお互いに入港料を課す異常事態は、世界の海運に大きな混乱をもたらすおそれがある。

USTRは今年4月、外国の不公平な貿易慣行に対する通商法301条に基づく措置として、中国（香港・マカオを含む）関連船への対抗措置の内容を発表した。その後、公聴会やパブリックコメントなどの意見を踏まえ、内容を一部修正した。非米国建造の自動車船に対する入港料は、4月時点ではCEU（自動車台数換算輸送容量）当たり150ドルとしていたが、6月には1純トン当たり14ドルへと修正。だが今回、再び1純トン当たり46ドルに引き上げた。当初予想と比べて悪影響が大きくなる見通しだ。海上安全保障プログラム（Maritime Security Program）に登録されている米国所有・米国籍船と、米国政府船舶は対象外とする。

米国におけるLNG燃料輸出の一部に米国船社による米国建造・米国籍船の使用を義務付ける規定に関し

ては、4月に発表していたLNG輸出ライセンスの一時停止に関する条項を削除した。USTRによる入港料措置を巡っては、世界の海運関係団体から撤回を求める声も多かったが、予定通り実行することになった。

同措置の影響を大きく受ける中国政府は、対抗措置として10月14日付で米国関連船に対する特別港湾料金措置を導入した。米国・中国両国による入港料・特別港湾料金措置の最終的な課徴額は表のとおり。このほか米国は11月9日から、中国製のガントリークレーンや複合一貫輸送用シャーシ・部品に対して100%の追加関税も課す方針としている。

米税関・国境警備局（CBP）が発表した通達によると、入港料の課徴対象になるかどうかを判断する責任は、CBPではなく運航者（Operator）にある。事実上の「自主申告制」

となるようだ。支払い証明のない場合は、荷役作業が拒否されるか、支払い証明が確認されるまで通関手続きが保留される可能性があるとしており、CBPは少なくとも3営業日前までに支払うことを推奨している。

USTRは10日、さらなる改正案も発表した。具体的には、2025年4月17日以前に発注し、27年12月31日より前に就航する中国の船主から20年以上長期用船するLPG船と液化ガス船は、用船者によって保有・運航されているものとみなし、入港料の対象から除外する案を提案した。加えて、中国製レイカーの入港料対象範囲の調整や、1万載貨重量トン以下となる非米国建造の米国籍自動車運搬船への入港料適用除外、中国製荷役機器（RTG、RMG、ASC、リーチスタッカー、ストラドルキャリア、ターミナルトラクター、トップハンドラーなど）に追加関税150%を課徴することも挙げた。11月中旬までパブリックコメントを受け付け、検討を進めていく。

米中双方で入港料が課されることで、海運業界はコスト負担が増える見通しだ。船社は、配船調整や荷主への価格転嫁などを通じて対応していくことになる。

■米国と中国の入港料措置（2025年10月14日時点）

	USTRの入港料措置（米国寄港時）			中国政府の特別港湾料金措置（中国寄港時）
	中国の保有・運航船	中国建造船	非米国建造の自動車運搬船	米国の保有・運航・建造船など
2025年10月14日以降	純トン当たり50ドル	純トン当たり18ドルかコンテナ1本当たり120ドルの大きい額	純トン当たり46ドル	純トン当たり400元（約56ドル）
2026年4月17日以降	純トン当たり80ドル	純トン当たり23ドルかコンテナ1本当たり153ドルの大きい額		純トン当たり640元（約90ドル）
2027年4月17日以降	純トン当たり110ドル	純トン当たり28ドルかコンテナ1本当たり195ドルの大きい額		純トン当たり880元（約123ドル）
2028年4月17日以降	純トン当たり140ドル	純トン当たり33ドルかコンテナ1本当たり250ドルの大きい額		純トン当たり1120元（約157ドル）
	船舶ごとに年間5回まで課徴			

※元/ドル換算は本紙が現在の為替水準を基に算出