

# 米国、10月から中国船に入港料

## ■中小型船は免除、初期提案から緩和も影響大

米国通商代表部（USTR）が現地時間17日、通商法301条に基づく中国関連船への対抗措置の内容を発表した。今年10月から中国船社の運航船と中国建造船に対し、米国入港時に入港料を徴収する。料金は船型に基づいて決まり、段階的に引き上げる。中国建造船でも4000TEU以下の船型などが入港料の対象外になったことで、一部の船型は影響を回避できる見通し。2月に示された当初案に比べると緩和した面もあるが、米国向けの海上コンテナ輸送への影響は小さくない。

入港料の対象となる中国関連船は、中国船社の運航・保有船と、中国造船所での建造船。船舶の純トン数が荷揚げコンテナ本数によって料金を定める。外航航路の航海ごとの徴収となるため、米国外から米国に最初に寄港した港湾で徴収される。また1隻につき入港料の徴収は年5回までとなる。

2月にUSTRが示した当初案では船型に関わらず一律の入港料金とする案だったが、これが船型に応じた料金に改まった。さらに、中国建造船のうち4000TEU型以下のコンテナ船などが入港料の措置から除外されている。公聴会での意見を踏まえ、米国の消費者や農産物の輸出など、米国経済に著しく悪影響が及ぶと判断した部分を修正した格好だ。

また当初案では、中国建造船の保

有比率や中国への新造船発注残に応じて船社ごとに入港料を変える仕組みだったが、これも見直され、措置が簡素化した。

中国船社の運航・保有船に対する入港料については、対象となる「中国船社」は本社・親会社を中国（香港・マカオ含）に置く会社のほか、中国国民が所有・支配する会社、株式や取締役の25%以上を中国系が支配する会社などが含まれる。入港料金は純トンで計算する（入港料の詳細は別記事参照）。

中国建造船に対する入港料は、純トンでの計算と荷揚げコンテナによる計算の高い方が適用される。入港料の例外が複数設けられており、バラスト状態で到着する船や、外国港から2000海里未満の短距離航海で入港

した船、さらに、米国支配船（米国人が実質支配する米国法人の保有船）も中国建造船であっても対象外だ。さらに、該当船社が米国造船所に同等以上の純トン数を持つ新造船を発注した場合は、該当船の入港料が3年間免除される。

米国ではバイデン政権下の昨年、中国の海運・造船・物流業に対する政府補助金などに関する調査結果をUSTRが開始し、今年1月に中国の造船市場支配などが不公正な貿易慣行にあたるとし、米国通商法301条に基づいた対抗措置の対象になるとの判断を下した。これを受けたトランプ政権下で今年2月にUSTRが具体的な対抗措置の案を提示。中国船社に対して米国寄港ごとに最大100万ドル、中国以外の船社に対しても中国建造船の保有・運航割合に応じて最大150万ドルもの入港料金を徴収するという案が波紋を呼び、パブリックコメントや公聴会で、米国内外から影響を憂慮する声が多数寄せられていた。今回USTRは発表の中で、これら公聴会などでの意見に対して個別に見解を示しつつ、今回の新たな措置を決定した背景を説明した。