

表 中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置の内容案

(1) サービスに対する追加料金	
1	中国の船舶運航企業（オペレーター）に対する追加料金： 中国のオペレーターの船舶の米国の港湾への入港 1 回につき、(a) 最大 100 万ドルの追加料金を課す、または (b) 当該船舶の純トン数 1 トンあたり最大 1,000 ドルの追加料金を課す。
2	中国で建造された船舶で構成される船団を所有するオペレーターに対する追加料金： 中国で建造された船舶の米国の港湾への入港 1 回につき、(a) 最大 150 万ドルの追加料金を課す、または (b) 当該オペレーターの船団における中国で建造された船舶の割合に基づく追加料金を段階的に課す（50%以上で最大 100 万ドル、25%以上 50%未満で最大 75 万ドル、25%未満で最大 50 万ドル）、または (c) 当該オペレーターの船団における中国で建造された船舶の割合に基づく追加料金を一律で課す（25%以上で最大 100 万ドル）。
3	中国の造船所に船舶を発注するオペレーターに対する追加料金： 中国の造船所に船舶を発注するオペレーターの船舶の米国の港湾への入港 1 回につき、(a) 当該オペレーターの発注する船舶における中国の造船所に発注予定の船舶の割合に基づく追加料金を段階的に課す（50%以上で最大 100 万ドル、25%以上 50%未満で最大 75 万ドル、25%未満で最大 50 万ドル）、または、(b) 当該オペレーターの船団における中国で建造された船舶の割合に基づく追加料金を一律で課す（25%以上で最大 100 万ドル）。
4	米国で建造された船舶を所有するオペレーターに対する料金還付： 米国で建造された船舶の米国の港湾への入港につき、船舶を所有するオペレーターに対して、暦年ベースで、最大 100 万ドルを還付。

(2) 米国製品の輸出における船舶の利用条件	
1	<p>米国の資本財、消費財、農産物、化学品、石油・ガス製品などの海上輸送は以下の条件に従うこと。</p> <p>(a) 措置の発効日から2年後まで：暦年ベースで少なくとも1%は米国船籍の米国のオペレーターが行う。(b) 措置の発効日の2年後から3年後まで：同3%、(c) 措置の発効日の3年後から7年後まで：同5%、および同3%は米国で建造された米国船籍の米国のオペレーターの船舶であること。(d) 措置の発効日の7年後以降：同15%、および同5%は米国で建造された米国船籍の米国のオペレーターの船舶であること。</p>
2	<p>船舶で輸送する米国製品のうち、暦年ベースで少なくとも20%が米国で建造されたおよび米国籍船の船舶で海上輸送されることを証明する場合には、米国で建造された船舶以外での海上輸送が承認される場合がある。</p>
(3) そのほかの措置	
1	<p>中国の国家交通物流公共情報プラットフォーム（LOGINK）またはそのほかの類似プラットフォームの推進による影響やリスクを低減するための措置（中国の海運会社による反競争的行為の疑いについて米国政府機関に調査を要請すること、LOGINKによる米国の海運データへのアクセスを制限すること、米国の港湾および米国の港湾におけるターミナルによる LOGINK ソフトウェアの使用を禁止すること、または禁止を継続することなど。）</p>
(4) 同盟国・パートナー国との協議	
1	<p>USTR は、中国の措置、政策、慣行に対抗し、海事・物流・造船の各分野における中国への依存度を低減するために、同盟国およびパートナー国との協議を開始することを検討する。</p>

(出所) USTR 公表資料を基にジェトロ作成