

表 1 中国の海事・物流・造船分野に対する 1974 年通商法 301 条に基づく措置内容

官報案該当箇所	措置内容
付属書 1	中国の船舶運航者（オペレーター）および船舶所有者（オーナー）が所有する船舶の米国港湾への入港にあたって、船舶の純トン数に応じた追加料金を課す（注）。中国には香港およびマカオを含む。 ＜船舶の純トン数に応じた追加料金＞ 2025 年 4 月 17 日～2025 年 10 月 13 日：0 ドル／純トン 2025 年 10 月 14 日～2026 年 4 月 16 日：50 ドル／純トン 2026 年 4 月 17 日～2027 年 4 月 16 日：80 ドル／純トン 2027 年 4 月 17 日～2028 年 4 月 16 日：110 ドル／純トン 2028 年 4 月 17 日～：140 ドル／純トン
付属書 2	中国で建造された船舶の米国港湾への入港にあたって、船舶の純トン数に応じた追加料金もしくは積み降ろすコンテナ数に応じた追加料金の、いずれか高い方の追加料金を課す（注）。ただし、中国で建造された船舶であっても特定の船舶（空荷の船舶など）は、追加料金の適用対象外となる。また、中国で建造された船舶であっても、オーナーが米国で建造される船舶を発注し、3 年以内に引き渡しを予定している場合には、追加料金の免除資格を有する。 ＜船舶の純トン数に応じた追加料金＞ 2025 年 4 月 17 日～2025 年 10 月 13 日：0 ドル／純トン 2025 年 10 月 14 日～2026 年 4 月 16 日：18 ル／純トン 2026 年 4 月 17 日～2027 年 4 月 16 日：23 ドル／純トン 2027 年 4 月 17 日～2028 年 4 月 16 日：28 ドル／純トン 2028 年 4 月 17 日～：33 ドル ＜積み下ろすコンテナ数に応じた追加料金＞ 2025 年 4 月 17 日～2025 年 10 月 13 日：0 ドル／コンテナ 2025 年 10 月 14 日～2026 年 4 月 16 日：120 ドル／コンテナ 2026 年 4 月 17 日～2027 年 4 月 16 日：153 ドル／コンテナ 2027 年 4 月 17 日～2028 年 4 月 16 日：195 ドル／コンテナ 2028 年 4 月 17 日～：250 ドル／コンテナ

	<追加料金の適用対象外となる中国で建造された船舶> ● 特定の米国政府の海事プログラム〔マリタイム・セキュリティ・プログラム（MSP）、タンカー・セキュリティ・プログラム（TSP）、ケーブル・セキュリティ・プログラム（CSP）〕に登録される米国籍または米国所有の船舶 ● 空荷またはバラスト水を積載した状態の船舶 ● 特定容量の閾値（4,000TEU、5万5,000DWT、または個々のバルク容量が8万DWT）以下の船舶 ● 米国港湾から2,000海里未満の航路の海上輸送の船舶 ● 米国船籍、当該船舶を所有する米国企業が米国人によって支配され、かつ米国人によって75%以上が実質的に所有される船舶 ● 化学物質の液体形態での輸送を目的とする特殊船舶 ● 湖上船舶として分類される船舶 <追加料金の免除資格を有する中国で建造された船舶> ● オーナーが中国で建造された船舶と純トン数が同等もしくはそれ以上の米国で建造される船舶を発注し、3年以内に引き渡しを予定している場合。ただし、3年以内に引き渡されない場合、追加料金の支払義務が発生する。
付属書3	外国で建造された自動車運搬船の米国港湾への入港にあたって、オペレーターに対し、自動車相当単位（CEU）に応じた追加料金を課す（注）。ただし、外国で建造された自動車運搬船であっても、オーナーが米国で建造される船舶を発注し、3年以内に引き渡しを予定している場合には、追加料金の免除資格を有する。 <CEUに応じた追加料金> ● 2025年4月17日～2025年10月13日：0ドル／CEU ● 2025年10月14日～：追加料金は150ドル／CEU <追加料金の免除資格を有する外国で建造された自動車運搬船> ● オーナーが外国で建造された自動車運搬船とCEUが同等もしくはそれ以上の米国で建造される自動車運搬船を発注し、3年以内に引き渡しを予定している場合。ただし、3年以内に引き渡されない場合、追加料金の支払義務が発生する。
付属書4	液化天然ガス（LNG）輸出の海上輸送にあたって、米国船籍、米国企業が運航し、かつ米国で建造される船舶の使用割合を設定する。使用割合は全暦年のLNG輸出の海上輸送の総量（立法フィート）に基づいて決定する（詳細は官報の付属書4参照）。ただし、外国で建造された船舶であっても、オーナーが米国で建造される船舶を発注し、3年以内に引き渡しを予定している場合には、輸出許可資格を有する。 <LNGの輸送にあたる米国船舶の使用割合> ● 2025年4月17日～2026年4月16日：制限なし ● 2026年4月17日～2027年4月16日：制限なし

	• 2027 年 4 月 17 日～2028 年 4 月 16 日：制限なし • 2028 年 4 月 17 日～2029 年 4 月 16 日：1%（米国船籍かつ米国が運航する船舶） • 2029 年 4 月 17 日～2030 年 4 月 16 日：1%（米国船籍、米国が運航する船舶、かつ米国で建造された船舶※以下同様） • 2030 年 4 月 17 日～2031 年 4 月 16 日：1% • 2031 年 4 月 17 日～2032 年 4 月 16 日：2% • 2032 年 4 月 17 日～2033 年 4 月 16 日：3% • 2033 年 4 月 17 日～2034 年 4 月 16 日：3% • 2034 年 4 月 17 日～2035 年 4 月 16 日：4% • 2035 年 4 月 17 日～2036 年 4 月 16 日：4% • 2036 年 4 月 17 日～2037 年 4 月 16 日：6% • 2037 年 4 月 17 日～2038 年 4 月 16 日：6% • 2038 年 4 月 17 日～2039 年 4 月 16 日：7% • 2039 年 4 月 17 日～2040 年 4 月 16 日：7% • 2040 年 4 月 17 日～2041 年 4 月 16 日：7% • 2041 年 4 月 17 日～2042 年 4 月 16 日：9% • 2042 年 4 月 17 日～2043 年 4 月 16 日：9% • 2043 年 4 月 17 日～2044 年 4 月 16 日：11% • 2044 年 4 月 17 日～2045 年 4 月 16 日：11% • 2045 年 4 月 17 日～2046 年 4 月 16 日：13% • 2046 年 4 月 17 日～2047 年 4 月 16 日：13% • 2047 年 4 月 17 日～：15% <LNG 輸出許可資格を有する外国で建造された船舶> • オーナーが外国で建造された船舶と LNG 容量が同等もしくはそれ以上の米国で建造される船舶を発注し、3 年以内に引き渡しを予定している場合。
--	--

（注）追加料金は、対象船舶の米国港湾に入港する 1 航路につき、1 回のみ課される（米国港湾に複数回入港する航路であっても、入港するたびに課されない）。また、中国企業が運航・所有する船舶や、中国で建造された船舶に対する追加料金は船舶 1 隻につき、年間で最大 5 回まで適用される。

（出所）米国通商代表部（USTR）官報案・ファクトシートに基づきジェトロ作成

表 2 1974 年通商法 301 条に基づく中国製の港湾クレーンなど港湾荷役設備に対する追加関税措置の対象品目

(詳細は官報の付属書 5 参照)

品目概要	米国関税分類番号 (HTS コード)	MFN 税率	引き上げ前の 301 条対中追加関税率 (注)	引き上げ後の 301 条対中追加関税率
コンテナ	8609. 00. 00	0%	0% (対象外)	20～100%
シャーシ	8716. 39. 0090	0%	25%	20～100%
シャーシ部品	8716. 90. 30	5. 7%	25%	20～100%
シャーシ部品	8716. 90. 50	3. 1%	25%	20～100%
港湾クレーン	8426. 19. 00	0%	25%	100%

(注) 既存の 301 条対中追加関税については、[2024 年 6 月 18 日付地域・分析レポート](#)参照。

(出所) 米国通商代表部 (USTR) 官報案に基づきジェトロ作成