

## 米国による中国関連船舶等に対する入港料の影響

### 中国関連船舶等への課金が開始

米国通商代表部（USTR※）は今年4月、①中国企業が運航・保有する船舶や、②中国の造船所が建造した船舶、③日本を含む米国以外で建造された自動車運搬船が、米国の港湾に入港する際の入港料について、10月14日より追加料金を課すと発表しました（図表1）。

これらの措置により対象となる船舶に課せられる追加費用は船種や船型により異なりますが、1航海当たり数千万円～数億円にのぼるとみられています。

※USTR（United States Trade Representative）：  
米国の通商政策全般を担当する大統領直属機関。米国を代表して通商交渉を行うとともに不正貿易にかかる調査・勧告等を行う。

### 自動車運搬船は影響を避けられず

世界で運航される大型船（1,000総トン以上）は2025年7月現在約6万隻、うち中国企業が運航・保有する船舶は19.0%、中国での建造船は33.5%を占めています（図表2・3）。しかし、日本の海運事業者は、米国に寄港する航路について中国関連船舶以外に切り替える「配船の工夫」に取り組むとしており、米国輸出の際に入港税が課されるケースは限定的とみられます。

その一方で、自動車運搬船は事実上すべての船舶が入港料の対象となることから（図表4）、自動車の米国向け輸出については15%とされる関税に加えて、入港料分のコスト増を余儀なくされる見通しです。

図表1 中国関連船舶等に対する入港料課金の概要

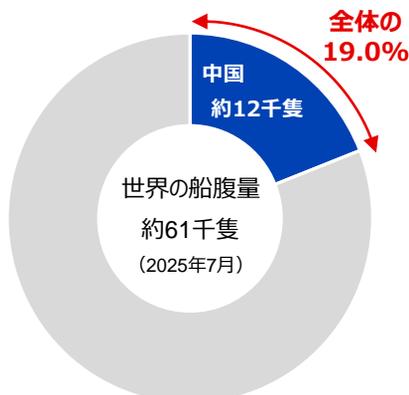
① 中国企業（注1）が運航・保有する船舶
・船舶の純トン数（注2）当たり 初年度50ドルを課金（3年間で段階的に増額、最大140ドル）
② 中国の造船所が建造した船舶
・純トン数当たり 初年度18ドル（同 最大33ドル）を課金 ・もしくはコンテナ本数当たり 初年度120ドル（同 最大250ドル）を課金
③ 米国以外で建造された自動車運搬船（日本を含む）
・純トン数当たり14ドル（自動車1台当たり40ドル程度）を課金

（注1）中国企業：「本社所在地が中国である」、「中国政府が25%以上の議決権を保有」等の諸条件のいずれかを満たす企業

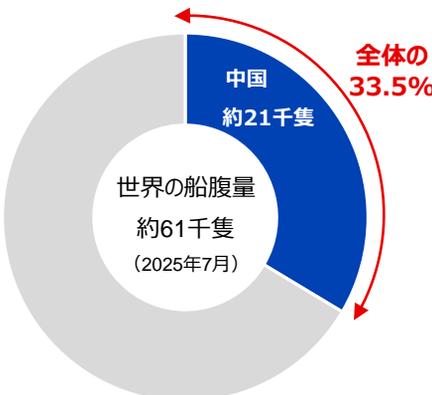
（注2）純トン数：貨物室のスペース（容積）を示す単位

（資料）USTR資料よりひろぎんHD経済産業調査部作成

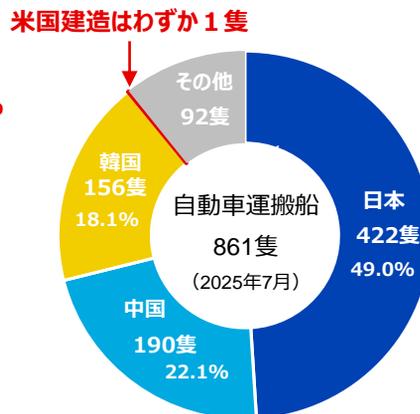
図表2 中国企業の運航・保有割合



図表3 中国建造船の割合



図表4 自動車船運搬船の建造国



（注）1,000総トン以上  
（資料）いずれもClarksons ResearchよりひろぎんHD経済産業調査部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされまよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島（TEL082-247-4958）までお願いします。