

●国家安全保障上の脅威となるモバイルクレーンの輸入からの救済
のための 1962 年の貿易拡大法のセクション 232 に基づくマニトワ
ック社の請願

■目 次

I.はじめにおよび概要

II.法的基準（省略）

III. 製品の範囲（省略）

IV.国内のモバイルクレーン産業の概要

A.Manitowoc

B.その他の国内生産者

V.製品の説明（省略）

VI.生産工程（省略）

VII.Manitowoc は米軍へのモバイルクレーンの主要なサプライヤー

VIII.米国の重要インフラにとってのモバイルクレーンの重要性

IX.移動動式クレーンの外国企業

A.日本のモバイルクレーン産業

B.ドイツとオーストリアのモバイルクレーン産業

C.中国のモバイルクレーン産業

X.輸入されたモバイルクレーンは米国のモバイルクレーン産業の状態を損ないました

A.米国モバイルクレーンの輸入は 2014 年以来急増しています

B.米国産業は輸入されたモバイルクレーンの市場シェアを失いました

C.Manitowoc は米国の生産活動に対する持続不可能な害に耐えてきました

XI.輸入されたモバイルクレーンおよび損なわれた国内モバイルクレーン産業はアメリカ合衆国の国家安全保障

XII.救済の要請

XIII.結論

I. はじめにおよびエグゼクティブサマリー

1962年の貿易拡大法の第232条および15 CFR § 705.5に従い、米国で最大の米国でのモバイルクレーンの生産者であるManitowoc Companyは、輸入されたモバイルクレーンとそのサブアセンブリの貿易救済を申請しています。モバイルクレーンの輸入が大幅に増加し、Manitowoc社と国内のモバイルクレーン業界に悪影響を及ぼし、米国国防総省にモバイルクレーンを供給し、国の重要なインフラストラクチャニーズをサポートする業界の能力を脅かしています。

2019年8月1日、Mike Pence（マイク・ペンス）副大統領、Patrick Pizzella（パトリック・ピッツェッラ）労働副次官、John Joyce（ジョン・ジョイス）下院議員が出席し、Manitowocのペンシルバニア州Shady Grove工場を訪問し、ペンシルベニアでの14万人の雇用を含む600万人の新規雇用創出におけるトランプ政権の経済的成果に取り組みました。Manitowocの主要なモバイルクレーン製品の生産の米国への最近の送還を引用して、副大統領はManitowocの経済と米軍への重要な貢献を確認しました。

ペンス副大統領は述べました：「私たちは今日、Manitowoc最大の製造施設にいます。この会社は、過去3年間だけで5,000万ドル近くを投資し、このサイトで350人以上の新しい従業員を雇いました。それがペンシルベニア州とアメリカの本当の進歩です。（拍手）Manitowocは設計と製造の仕事を米国に戻すために一生懸命働いてきました。実際、昨年この会社は、最新の製品ラインの1つであるMLC100を発表しました。これは、米国で誇らしげに作られた唯一の100トンクローラークレーンです。（拍手）そしてこの素晴らしい会社—あなたはそれを称賛することができます。信じられない。ワオ。（拍手）

そしてこの会社は、ペンシルベニア州とShady Groveコミュニティに数百万ドルの経済成長をもたらしました。アメリカのイノベーションは健在です。そして、過去3年間で20を超える新製品を発売し、さらに成長しました。

そして、誇りに思って、この会社はまた、米国の軍隊に共通の防衛、設計、および製造クレーンを提供するのを支援するために前進したことを誇りに思います。（拍手）アメリカを安全・安心にするためにあなたがしてくれたことに感謝します。（拍手）

実際、1961年以来、Manitowoc（およびその前身の企業）は、米国政府に軍用クレーンを提供しています。その58年間で、Manitowocは国防総省（DLA）の軍隊支援、米陸軍戦車隊（TACOM）、および直接米空軍（海軍）陸軍、海兵隊、米国沿岸警備隊、米国陸軍工兵隊。このような軍用クレーンは、Manitowocの市場をリードする商業用モバイルクレーンに基づいて構築されていますが、軍の仕様を満たすように米国で設計、設計、変更されて

います。これらの軍用クレーンは世界中の作戦劇場に配備されています。

米軍への供給に加えて、Manitowoc のモバイルクレーンは、米国の国家安全保障に直接結びついている米国の重要インフラに不可欠です。

例えば、2001 年 9 月 11 日のテロ攻撃の後、Manitowoc クレーンはロウアーマンハッタンの Ground Zero に運ばれた最初の重機の 1 つであり、世界貿易センターの敷地が再建されている間、何年もそこに留まりました。

今日、Manitowoc のモバイルクレーンは、防衛産業基地、輸送システム、ダム、エネルギー、通信、原子炉を含む、米国大統領によって指定された 16 の重要なインフラセクターのそれぞれに関して、米国の戦略目標を達成するために不可欠なままです。現在のアプリケーションには、とりわけ、Bath Iron Works による米国の建設が含まれます。海軍の次世代 DDG 1000 ズムワルト級駆逐艦、Olmstead Dam (オルムステッドダム) でこれまでに達成された米陸軍工兵隊の最大の土木プロジェクト、そして、国の輸送と通信システムと送電網の建設と改修です。

ペンス副大統領は、Manitowoc の特定のクローラークレーン製造のペンシルベニア州 Shady Grove 工場への本国送還を正しく宣伝しました。しかし、過去 5 年間に急増するモバイルクレーンの輸入により、その投資と Manitowoc の米国のモバイルクレーン事業全体の実現可能性が脅かされています。2014 年以降、モバイルクレーンの輸入は驚異的な 72% 増加しました。

価格の低下により、モバイルクレーンの輸入量が増加し、米国のモバイルクレーン業界を犠牲にして、米国の市場シェアが大幅に増加しました。またモバイルクレーンの全体的な需要が 2014 年以降減少しているため、輸入量の増加により Manitowoc の生産量と販売量が大幅に減少し、同社は Manitowoc の製造工場を閉鎖せざるを得なくなりました。ウィスコンシン州にあり、それに関連する 638 の製造ジョブを排除します。副大統領は Shady での米国の製造業を引用しましたが、ペンシルベニア州 Shady Grove は、Manitowoc の最近のクローラークレーン生産の本国送還に関連しており、Manitowoc の米国での合計雇用は 2014 年の水準を大きく下回っています。Manitowoc の困難なコスト削減策にもかかわらず、Manitowoc の残りの米国の生産資産は十分に活用されておらず、米国で生産されたモバイルクレーンの営業利益率は持続不可能であり、Manitowoc の維持に必要な製品開発への再投資のレベルをサポートするには不十分です。重要なモバイルクレーン技術に関する Manitowoc の中国の競争相手による知的財産権侵害は、Manitowoc の将来の競争力にさらに挑戦します。

セクション 232 に基づく救済なしでは、持続的な輸入の増加に起因する Manitowoc の継続的な危害は、Manitowoc が米軍に供給し、重要なインフラストラクチャをサポートする能力を脅かしています。米軍は、外国の敵による混乱に対して脆弱であり、そうでなければすでに外国政府に供給しているモバイルクレーンの外国の供給源に大きく依存するようになります。さらに、国内のモバイルクレーン産業は、国の悪化している重要なインフラストラクチャを再構築するために必要とされるより多くの量のモバイルクレーンを供給するのに不十分です。

国内のモバイルクレーン産業がこれらの軍事およびインフラストラクチャのニーズを満たす能力は、財政的に実行可能な国内の製造能力に依存します。すでに Manitowoc はその製造施設の 1 つを閉鎖し、別の国内生産者である Terex Corporation は、モバイルクレーン事業のかなりの部分を日本の競合他社に売却し、米国のモバイルクレーン生産事業を閉鎖しました。米国のモバイルクレーン業界の悪化は、鉄鋼、シャーシ、車軸、エンジン、トランスミッション、油圧装置、タイヤ、カウンターウェイト、ワイヤーハーネスなどの部品を業界に供給する数百の米国企業にも脅威を与えています。要するに、輸入されたモバイルクレーンとそれらが米国のモバイルクレーン産業とその供給業者にもたらす害は、米国の国家安全保障を脅かしています。

したがって、Manitowoc は、商務長官がセクション 232 に基づく調査を開始することを要求します。Manitowoc は、そのような調査の結果は、大統領が関税、割当量、および/または関税率割当量などの国境措置の形で救済を課す緊急の必要性、ならびに米国のモバイルクレーン産業を支援する他のイニシアチブを示すと確信しています。

(中略)

IV. 国内のモバイルクレーン産業の概要

A. **Manitowoc** は、ほぼ 100 年にわたってモバイルクレーンの国内生産者です。1902 年にウィスコンシン州 Manitowoc で創業し、当初は Manitowoc Dry Dock Company として創業し、1925 年にクレーンの生産を開始した Manitowoc は、吊り上げソリューションの世界有数の生産者として比類のない評判を持っています。この前世紀の間、Manitowoc は全米に専用の顧客ベースとサードパーティの流通ネットワークを築いてきました。クレーンの国内メーカーとしての米国の地位を固めると同時に、Manitowoc はグローバルなブランド認知を発展させてきました。さらに、Manitowoc は 2000 年以降、8 億 5,000 万ドルを超えるモバイルクレーンとクレーン部品を米軍に販売しています。

Manitowoc は、モバイルクレーン業界のイノベーションリーダーです。Manitowoc の米国ビジネスは、最近では油圧、診断システム、モバイル通信デバイスのディスプレイ、リモートコントローラー、カウンターウェイトなどの分野で、モバイルクレーンのさまざまな側面をカバーする 80 近くの特許を付与されています。

Manitowoc は、米国を拠点とする 150 人以上のエンジニアを雇用して、Manitowoc の米国で生産されたモバイルクレーンの高品質、安全性、革新に貢献する最新の技術を開発および実装しています。後述するように、Manitowoc の製品のリーダーシップは、外国の競合他社による知的財産権侵害の絶え間ないリスクに挑戦されており、米国国際貿易委員会は最近、中国のモバイルクレーン会社が Manitowoc の技術とクローラクレーンに関連する営業秘密を不正使用していることを発見しました。

Manitowoc は、ウィスコンシン州 Manitowoc とペンシルバニア州の Shady Grove の両方でモバイルクレーンを製造していました。Manitowoc は、1947 年以来 Shady Grove に拠点を置いていた Grove Cranes を 2002 年に買収し、Shady Grove の施設を買収しました。しかし、輸入の急増やその他の市場の状況に伴うコスト削減の取り組みにより、2017 年に Manitowoc はウィスコンシン州の製造施設を閉鎖し、米国のモバイルクレーン製造活動を Shady Grove の拠点に統合しました。

下記のセクション V で説明しているように、Manitowoc はラフテレーンクレーン、産業用クレーン、トラック搭載クレーン、ブームトラッククレーンなど、幅広い範囲のクレーンを Shady Grove で生産し、米軍用は軍事仕様を満たすために商用のオールテレーンクレーンを改造しています。Manitowoc は現在、米国で 1,600 人の労働者を雇用しています。

B. その他の国内生産者

Manitowoc に加えて、Manitowoc よりも狭い範囲のモバイルクレーンを生産している、または Manitowoc の外国の競合他社が所有している米国の生産者が他にもいくつかあります。

Broderson Manufacturing Corp. は 100% アメリカ人が所有しており、カンザス州 Lenexa (レネクサ) にあります。そこでは主に工業用運搬デッキクレーンと特定のミニラフテレーンクレーンを生産しています。

アラバマ州 Birmingham (バーミングム) の Altec Industries とネブラスカ州 Omaha (オマハ) の Elliot Equipment Company は、どちらも米国でブームトラッククレーンを生産しています。

アイオワ州 Garner (ガーナー) の Iowa Mold Tooling Co., Inc.は、関節式ブームクレーンを生産しています。

Terex, Ltd. (Terex) は、オクラホマ州の Oklahoma City (オクラホマシティ) でさまざまなモバイルクレーンを生産していましたが、最近、米国のモバイルクレーン事業の終了後、オクラホマシティの生産拠点を閉鎖しました。Terex の売却には、日本のクレーン生産者である Tadano, Ltd. (タダノ) にクローラーとオールテレーンクレーン事業を売却することが含まれていました。Terex は、ブームトラックとトラッククレーンラインをミズーリ州 Kansas City (カンザスシティ) の Load King に売却しました。Terex の唯一残っているクレーンモデルは米国外で製造されています。

外国のクレーン生産者と提携している国内生産者もいくつかあります。

Link-Belt (リンクベルト) は、日本のクレーンメーカーである住友重機械建機クレーン (住友) の全額出資です。Link-Belt は、ケンタッキー州 Lexington (レキシントン) でラフトレーンクレーン、トラックマウントクレーン、テレスコピッククレーン、オールテレーンクレーンを生産しています。Link-Belt は、日本からの小型クローラークレーンの米国からの輸入業者でもあります。

Tadano Mantis は日本の Tadano (タダノ) が所有し、テネシー州で伸縮式クローラークレーンを生産しています。Tadano は、テキサス州 Georgetown (ジョージタウン) のブームトラッククレーンの生産者である Manitex にも少数株主として関与しています。

V.製品の説明 (省略)

VI.生産工程 (省略)

IX.移動動式クレーンの外部ソース

A.日本のモバイルクレーン産業

日本のモバイルクレーン産業は、3 つの主要な系列に支配されています。コベルコ建機、タダノ、および住友重機械建機クレーン (住友)。これらの企業はそれぞれ、米国に施設を持ち、流通ネットワークを確立しています。

コベルコは、80 トンから 275 トンの積載量の範囲の 6 種類のモデルのクローラークレーンを米国に輸出しています。これらの製品は、同じ最大積載量の Manitowoc のラチスブームクローラークレーンと直接競合します。コベルコ建設機械 U.S.A. Inc. (KCMU) はテキサス州 Katy (ケイティ) にあり、コベルコの完全子会社であり、米国での輸入コベルコク

ローラークレーンの販売を担当しています。

コベルコは最近、「New Global Strategy (新しいグローバル戦略)」を発表しました。この戦略では、特に米国での販売ネットワークの拡大や市場に導入する新製品の開発など、国際的な成長への新たな取り組みを宣言しています。

タダノの自称「長期目標は、吊り上げ機械業界で世界一になることです」と「生産能力のさらなる拡大」に関する設計も行っています。タダノは、日本の高松にある自社工場で7種類のラフタークレーンを製造し、米国向けに輸出しています。最大リフト能力は15トンから160トンの範囲で、Manitowocが製造したグローブブランドのラフテレーンクレーンの11モデルに匹敵します。

タダノの完全子会社であるタダノアメリカコーポレーション(米国)は、米国でのモバイルクレーンの流通を担当しています。タダノの売上は、2013年の2億6,200万ドルから2018年には3億3,000万ドルに25%以上増加しました。タダノは近い将来、北米市場での市場シェアを拡大するという明確な使命を持っており、米国でのモバイルクレーンの売上高はすでに30%増加すると予測しています。

住友は建設用クレーンの日本のメーカーです。住友は、ケンタッキー州Lexington(レキシントン)にあるアメリカの子会社、Link-Belt Cranesを完全に所有しています。Link-Beltと住友との関係は1962年にさかのぼります。

これらの日本の生産者が国内産業と直接競争する米国とは対照的に、日本は閉鎖市場であり、米国の国内生産者はそこでクレーンの商業販売を行うことができません。

B. ドイツとオーストリアのモバイルクレーン産業

Liebherrはドイツとオーストリアで建設用クレーンを生産するドイツの製造会社です。Liebherrは、ドイツのEhingen(エイヒンゲン)/Donau(ドナウ)でモバイルクレーン、オーストリアのNenzing(ネンツィング)で最大300トンのクローラークレーン、ドイツのBiberach(ビーベラハ)/Riss(リス)で移動式建設用クレーンを生産しています。

Liebherrは、最大リフト能力が110~1,350トンの範囲の15モデルのラチスブームクローラークレーンを製造しています。また、リフト能力が90トンと100トンのラフテレーンクレーンの2つのモデルも生産しています。Liebherrは大規模な家族経営の企業であり、さまざまな商品とサービスのポートフォリオを備えているため、モバイルクレーンビジネスに相互助成することができます。

さらに、Liebherr は、さまざまなヨーロッパ諸国による軍事使用のために、契約上の軍事仕様に合わせて構築されたクレーンを製造しています。これらの軍事販売は 1977 年まで遡ります。2017 年、Liebherr はドイツ軍用に 2 つの軍用クレーンを開発し、71 クレーンに対して 1 億 5,000 万ユーロの契約を獲得しました。

2014 年、Liebherr はスイス軍の調達部門である Armasuisse に 4 基のオールテレーンクレーンを提供しました。

これらのクレーンは、橋やポンツーン（舟橋）の建設に必要な特定の要件に合わせて設計されました。2002 年に Liebherr は、実用的な 50 の標準クレーンのフランス軍との契約を獲得しました。

これらの販売は、政府が軍事契約に役立つ信頼性の高いモバイルクレーンの国内供給源を確立する根本的な必要性、および実行可能な米国のモバイルクレーン産業がない場合、Liebherr などの外国企業が米国政府に供給しなければならない限られた能力を反映しています。

さらに、Liebherr から調達した国々の支援なしに米国が武力紛争に参加した場合、Liebherr が米軍に供給する立場にあるとは限りません。

他のドイツのモバイルクレーンの生産者には、Sennebogen、Tadano Faun、および Demag（2019 年に Terex から Tadano によって買収された）が含まれます。

C. 中国のモバイルクレーン産業

中国のモバイルクレーン産業は急速に世界的な巨人に成長しており、数十、おそらく数百の中国のクレーンメーカーで構成されています。流用を含むさまざまな手段を通じて、中国の産業は西側の企業のノウハウを獲得し、現在、または世界のプレーヤーになることを目指しています。

現在、中国からの輸入は限られていますが、中国の産業はますます高度化しており、米国市場を大幅に混乱させる可能性があり、Manitowoc の米国のクレーン車事業の実現可能性を脅かしています。

Xuzhou Construction Machinery Group Co., Ltd. (XCMG：徐州工程機械集団＝徐工) は、中国の国有のクレーンメーカーであり、中国市場を支配し、グローバルに拡大して世界で 5 番目に大きい建設機械会社になりました。XCMG の支社である XCMG North America Corp. は、米国での製品流通を担当しています。

XCMG は、トラック、ラフテレーン、オールテレーン、クローラー、およびトラック搭載クレーンを製造および輸出しています。彼らは、8~160 トンの最大リフト能力を備えた

26 モデルのトラッククレーンを生産しています。ラフテレーンの 21 モデルは、25 トンから 200 トンのリフト能力があります。XCMG のオールテレーンクレーンの 12 モデルには、160～1,200 トンのリフト能力があります。21 モデルのクローラークレーンの最大リフト能力は 55～2,000 トンです。彼らは 4.2 から 40 トンの間で持ち上げることができるトラック搭載クレーンの 30 モデルを生産しています。

Zoomlion (中联重科) は、モバイルクレーンの中国メーカーであり、トラッククレーン、クローラークレーン、ラフテレーンクレーン、オールテレーンクレーンを製造しています。Zoomlion は、最大リフト能力が 17 トンから 93 トンの 14 種類のトラッククレーンを生産しています。7 モデルのクローラークレーンのリフト能力は 100～500 トンです。Zoomlion は、最大リフト能力が 33～110 トンのラフテレーンクレーンの 6 つのモデルを生産しています。オールテレーンクレーンの 3 つのモデルは、165～330 トンのリフト能力を備えています。Zoomlion は、2018 会計年度の海外市場での計画された拡大において米国をターゲットにしました。

Sany Heavy Industry Co., Ltd. (三一重工) は、中国最大の建設機械メーカーであり、世界最大の建設機械メーカーの 1 つです。Sany Heavy Industry は、25 トンから 1,600 トンの吊り上げ能力を備えた可動式クレーンやその他の建設用クレーンを幅広く生産しています。Sany Heavy Industry は、Sany America, Inc.を通じてクレーンを米国に販売しました。米国での存在はこれまでに限定されていますが、Sany は米国での「ハイエンド市場についての理解を深めることを意図している」と述べています。{そして}当日、私たちはもっとそこに行きます。」

米国での市場シェアを拡大するための取り組みにおいて、Sany は Manitowoc の企業秘密を悪用しました。2015 年、米国国際貿易委員会は、Sany Heavy Industry および Sany America のクローラークレーンが Manitowoc の可変位置カウンターウェイトテクノロジーおよび Sany Heavy Industry と Sany America は 6 つの Manitowoc の営業秘密を横領したため、1930 年の関税法の第 337 条に違反しています。この判決により、委員会は除外命令を出し、Sany が米国の Sany の SCC8500 クローラークレーンを輸入および販売することを禁止しました。

Manitowoc は第 337 条の訴訟を通じてある程度の救済を受けましたが、中国の業界が米国のモバイルクレーン業界を犠牲にして米国のモバイルクレーン市場に侵入するために違法行為を利用していることを思い出させるだけです。

1958 年に設立された Guangxi LiuGong Machinery Co., Ltd. (LiuGong : 広西柳工機械=

柳工)は、300を超えるディーラーの広大なネットワークを通じて世界中の100か国に及び中国の建設機械メーカーです。テキサス州 Katy (ケイティ)にある LiuGong Construction Machinery N.A., LLC を含む世界中にオフィスがあります。LiuGong は、25 から 75 トンの範囲の最大リフト能力を持つ 6 モデルのトラッククレーンを生産しています。LiuGong は、沿岸から沿岸までのさまざまな製品ラインの広範な販売代理店ネットワークを維持しています。したがって、米国のモバイルクレーン市場に参入する十分な能力を持っています。

X. 輸入されたモバイルクレーンは米国のモバイルクレーン産業の状態を損ないました

近年、輸入されたモバイルクレーンの急増により、Manitowoc の米国を拠点とするモバイルクレーンの製造業務が著しく損なわれています。Manitowoc の市場でのリーダーシップを考えると、Manitowoc の事業に対するそのような障害は、国内のモバイルクレーン産業の競争力と、最高品質で最も革新的なクレーンで重要なインフラストラクチャをサポートする能力を脅かしています。

Manitowoc の米国ビジネスの悪化は、米軍に必要な特殊なモバイルクレーンを米軍に供給する能力も脅かしています。したがって、輸入されたモバイルクレーンの増加は、米国の国家安全保障上の利益に重大な脅威をもたらしています。

積極的な輸入競争に直面して、Manitowoc は会社の製品のリーダーシップを維持するために必要な再投資をサポートするのに十分な経済価格と利益水準を維持しようとしてきました。残念ながら、衰退する市場では、Manitowoc の外国の競合他社が価格を下げてボリュームを増やし、Manitowoc と米国のモバイルクレーン産業全体を犠牲にして米国の市場シェアを獲得しました。

販売量の減少により、Manitowoc はウィスコンシン州 Manitowoc の生産施設を閉鎖し、他の資産を十分に活用せず、米国の製造およびエンジニアリングの仕事を減らしました。これにより、Manitowoc は米国の生産に関連して弱い財務実績を維持し、設備投資は減少しました。これらすべてが Manitowoc の将来の競争力と米国の国家安全保障上の利益をサポートする立場に挑戦しています。

A. 2014 年以降、米国のクレーン車の輸入が急増

表 2 (英文リリース参照) に示すように、過去 5 年間で、米国のモバイルクレーンの輸入は、2014 年の 1,337 台から 2018 年の 2,305 台に 72%増加しました。この急増は最近の期間も続き、2019 年の年初来の輸入量と 2018 年の年初来の輸入量を比較すると、モバイル

クレーンの輸入は 1,557 台から 2,692 台に増加しています。輸入統計は、輸入量が近年どのように劇的に増加したかを説明するのにも役立ちます：不経済な価格設定。

上記の表 2 に反映されているように、輸入されたモバイルクレーンの平均ユニット値 (AUV) は、2014 年の 324,155 ドルから 2018 年の 279,356 ドルへと 14%減少しました。輸入 AUV は直近の期間で大幅に減少し、輸入 AUV は 2018 年 YTD から 2019 年 YTD に 18.1%減少しました。輸入クレーンの AUV トレンドを分析する場合、製品ミックスの問題は常に要因となる可能性があります。生産コストが増加している期間中の AUV の大幅な減少は、少なくとも Manitowoc が価格圧力を示している証拠で、そして、業界は外国の競争相手に直面しています。

B.米国産業は輸入されたモバイルクレーンに市場シェアを失った

2014 年以降、米国でのモバイルクレーンの需要は軟化しました。業界データによれば、米国のモバイルクレーン市場は 2014 年に需要が好調でした。ただし、需要は 2015 年から 2017 年に急激に減少しました。業界は 2018 年にやや回復し、2019 年まで改善し続けましたが、2014 年に到達したレベルには回復していません。要するに、米国のモバイルクレーン市場は 2014 年から大幅に縮小しています。

米国でのモバイルクレーンの需要の減少を考えると、2014 年以降のモバイルクレーンの輸入の急増により、国内の生産者は輸入品により市場シェアを大幅に失っています。たとえば、急激な輸入量の増加により、ラチスブームクローラークレーンセグメントにおける Manitowoc の米国市場でのシェアが大幅に低下しています。

さらに、Manitowoc は歴史的に、ラフテレーンクレーンセグメントの市場リーダーでした。しかし、近年、タダノ (日本) が低価格のリーダーシップにより、このセグメントの現在の市場シェアリーダーとして浮上しています。Manitowoc は他の主要なモバイルクレーンセグメントでも同様の傾向を経験しており、外国の競合他社が米国の生産者と直接競争しています。

C.Manitowoc は米国への持続不可能な害に耐えてきました。

値下げ価格で輸入されたモバイルクレーンの量の増加は、Manitowoc に大きな圧力をかけました。競争力を維持するために大幅なコスト削減策を講じた後でも、Manitowoc は輸入品との競争に対応するために不経済な価格に価格を下げるという不可避な選択に直面し、そして市場シェアを維持するか、低価格の輸入品により販売を失うリスクで合理的な価格

を維持しようとし、概して、Manitowoc は後者の戦略を採用しました。これは、2014 年以來、米国で生産されたモバイルクレーンの比較的一貫した AUV に反映されています。しかし、そうすることで、前述のように Manitowoc は大きな市場シェアを失いました。また、市場の衰退に伴い、過去 5 年間で生産量と販売量が大幅に減少しました。

Manitowoc は、同社の競争力を維持し、米国のモバイルクレーン事業の経済性をサポートするために、大幅なコスト削減イニシアチブに取り組みました。これには、ウィスコンシン州 Manitowoc でのクレーン製造事業の閉鎖と、ペンシルベニア州 Shady Grove での同社の米国モバイルクレーン製造事業の統合が含まれます。

Shady Grove のキャパシティを削減して運用を統合しても、Manitowoc のキャパシティ使用率は大幅に低下しています。生産能力が減少し、生産量と販売量が減少したため、Manitowoc は米国の労働力を数百の仕事に削減するという難しい決定を下しました。

これらの困難で大幅なコスト削減の取り組みにもかかわらず、Manitowoc は米国で生産されたモバイルクレーンの売上の粗利益率の低下を避けられませんでした。2014 年と比べて大幅に減少した粗利益は、急増するモバイルクレーンの輸入の影響と、Manitowoc が価格を引き上げてより好ましい財務結果を生み出せないことを反映しています。

実際、2014 年以降、米国で生産されたモバイルクレーンの Manitowoc の営業利益率は持続不可能であり、Manitowoc の継続的な製品のリーダーシップと革新をサポートするために必要なレベルの再投資をサポートするには不十分です。これは、Manitowoc の 2014 年以降の米国の設備投資が控えめで減少していることで確認されています。

Manitowoc の米国のモバイルクレーン事業に対する財務パフォーマンスの低さは、Manitowoc に鉄鋼、シャーシ、車軸、エンジン、トランスミッション、油圧装置、タイヤ、カウンターウェイト、ワイヤーハーネスなどのコンポーネントを供給する何百もの米国企業にも脅威を与えています。

Manitowoc は毎年、中小規模の米国企業から数億ドルのコンポーネントを購入しており、数千の米国の製造業の仕事を支援しています。財政的に弱体化した Manitowoc は、これらのサプライヤーと関連するアメリカ人の雇用を危険にさらしています。

最後に、Manitowoc は、知的所有権の横領および外国の競合他社による侵害に対して脆弱です。上記で説明したように、Manitowoc は新しいモバイルクレーン技術の開発における市場のリーダーであり、同社の米国事業には 80 近くの特許が付与されています。ただし、

最近の U.S. International が証明しているように、これらのテクノロジーは横領や侵害のリスクにさらされています。通商委員会は、中国のモバイルクレーンメーカーである Sany Heavy Industry Co.,Ltd.（三一重工）とその米国の関連会社である Sany America, Inc.が Manitowoc クローラクレーンの特許を侵害し、6つの Manitowoc 営業秘密を悪用したと判断しました。米国政府は、特定の Sany クローラクレーンの米国への輸入を禁止する除外命令を課しました。

Sany の侵害と横領は、外国のモバイルクレーンの競争相手による知的財産の盗難の絶え間ないリスクと、モバイルクレーンの実行可能な米国の生産者および市場リーダーであり続ける Manitowoc の能力に課す負担を反映しています。

要するに、外国のモバイルクレーン産業と米国のモバイルクレーンの輸入量の増加は、Manitowoc の米国のモバイルクレーン事業を著しく損ないました。

XI. 輸入されたモバイルクレーンと障害のある国内のモバイルクレーン産業が、統一国家の国家安全保障を脅かしている

上記のように、輸入されたモバイルクレーンは、Manitowoc のパフォーマンスを著しく損ない、さもなければ米国のモバイルクレーン業界の価格全般のアンカーとなってきました。

このような障害は、重要なインフラストラクチャをサポートするためにモバイルクレーンを供給し、米軍に供給するための Manitowoc の能力を脅かしています。そのため、輸入されたモバイルクレーンは米国の国家安全保障を脅かしています。第 232 条に基づく救済がなければ、輸入されたモバイルクレーンは、Manitowoc および米国のモバイルクレーン産業全体として、この国の要件を満たすために利用できる最高品質で最も革新的なモバイルクレーンの開発および製造に必要なレベルで投資する能力を弱体化させ続ける重要なインフラストラクチャと軍事要件であります。

実際、Manitowoc の米軍支援能力に対する輸入の影響はすでに感じられています。製品ラインナップを拡大する際の財政的制約を考慮して、Manitowoc は最近、この国の最も重要な海軍資産の生産をサポートするために使用される特定の大型モバイルクレーンを主要防衛請負業者に供給することができないことに気付きました。

輸入品が米国のモバイルクレーン製造能力を使い果たさなければ、米国は米国の重要なインフラストラクチャをサポートするために輸入品に大きく依存することになります。

上記のセクション VIII で説明したように、PPD-21 に従って、米国には 16 の指定された重要インフラセクターがあります。モバイルクレーンは、PPD-21 で特定されたほぼすべての重要なインフラストラクチャセクターをサポートします。実際、アメリカ人が私たちの国の道路や橋を渡っているときに目にするモバイルクレーンのよく知られた場所は、モバイルクレーンがこの国の輸送システムの建設と修理に不可欠であることを思い出させます。

大幅な再投資が必要な米国の重要なインフラストラクチャでは、これらの取り組みをサポートするために、49 台のモバイルクレーンが必要になります。Commerce (コマーンス：通商) が以前に米国の鉄鋼業界に関して報告したように、国内のモバイルクレーン業界が国家安全保障のニーズを継続して満たす能力は、Manitowoc と他の米国のモバイルクレーン生産者が競争力を持ち、経済的に実行可能な国内の製造能力を維持する能力に依存します。

これには、製造のためだけでなく、将来の製品の研究開発を実施するための十分に熟練した労働力が必要です。実行可能な商業生産能力の継続的な喪失は、熟練した労働力とともに、米国を危険にさらします。国家安全保障要件の全範囲に対応するモバイルクレーン業界の能力です。Manitowoc の投資と雇用の減収は、国内産業がこれらの要件を満たす能力をすでに危うくしています。

さらに、輸入救済がなければ、米軍は、他の方法ですでに外国政府に供給しているモバイルクレーンの外国の供給源に大きく依存することになります。モバイルクレーンの主要な海外サプライヤー、特に日本とドイツのサプライヤーは、地理的に米国から離れているため、モバイルクレーンのサプライチェーンは、軍事的敵対、政治的混乱、自然災害の影響を受けやすくなっています。日本とドイツは米国の政治的同盟国ですが、軍事紛争が発生した場合、私たちの外国の敵は、海外からの米国へのモバイルクレーンの供給を容易に妨害する可能性があります。

外国から調達されたモバイルクレーンに依存する軍隊に関連する課題にもかかわらず、軍はその用途に合わせて変更されたクレーンを必要とし、歴史的にそのようなモバイルクレーンを米国の生産者および装甲板のような機能の米国のサプライヤーから調達してきました。外国の生産者が米軍に将来必要とするものを供給する能力を示す能力はない。たとえば、外国のサプライヤーが重装甲のオールテレーンクレーンを生産でき、C5 および C17 航空機や海軍船で輸送するのに十分軽いという証拠はありません。

さらに、米国の生産者が対抗する多くの外国のモバイルクレーンの生産者は、防衛準備の整ったクレーンを供給するために外国政府との長期契約に取り組んでいるため、特に国家緊急事態の際には、米軍に供給する立場にない可能性があります。

明確に言うと、Manitowoc が米軍の売上げに完全に依存しているとしたら、それは現実的ではありません。しかし、Manitowoc の商業的販売は、その多くが重要なインフラストラクチャをサポートしており、ビジネスを維持および成長させるために必要な収益を生み出しており、その結果、Manitowoc は、米軍の信頼できるサプライヤーおよびイノベーターになりました。

最後に、モバイルクレーンの輸入量の増加による国内産業の継続的な減損は、連邦政府、州政府、および地方自治体の収益に悪影響を及ぼします。ペンス副大統領は、Shady Grove コミュニティにとっての Manitowoc の重要性を認めましたが、同社の米国で生産されたモバイルクレーンの市場シェアの低下と持続不可能な財務実績は、税収を大幅に削減し、政府の収入に悪影響を及ぼす雇用のさらなる削減を予告しています。さらに、Manitowoc の財務パフォーマンスの低下に起因するサプライチェーンの縮小と弱体化は、政府の収入と全体的な雇用のさらなる減少につながります。

米国内産業は、米軍と国の重要なインフラにとって、最も安全なモバイルクレーンの供給源です。新しいテクノロジー、設備、製品開発への投資、および熟練労働者の維持に経済的に不利な米国のモバイルクレーン産業は、米軍および米国の重要インフラ部門のニーズを満たすことができなくなります。

Manitowoc の熟練した労働者は、その多くが訓練を受けた溶接機であり、世界で最も高品質で最も革新的なモバイルクレーンを供給し続けることができます。この供給源を保護することは、軍事的敵対、政治的混乱、および自然災害の時に外国の供給源に依存することよりもはるかに優れています。

XII.救済の要請

Manitowoc は、国内のモバイルクレーン業界へのモバイルクレーンの輸入量の増加によって引き起こされるさらなる危害や脅威、および米国の安全保障上の利益に対するそのような輸入の脅威を阻止するための輸入救済を求めています。このような救済により、モバイルクレーンの輸入量が軽減され、Manitowoc およびその他の米国の生産者が事業に再投資し、米軍に確実に供給し続けることができるレベルの財務実績に業界が回復し、そして世界で最高の品質、最も革新的なモバイルクレーンで重要なインフラストラクチャをサポートします。

Manitowoc はこれらの目標と「記事とその派生物の輸入を調整して、そのような輸入が

国家安全保障を損なう恐れがないようにする」という大統領の権限と一致して、関税の設定がこれらの目標を達成するための適切なメカニズムを構成すると考えています。関税は、輸入が米国市場に供給し続けることを許可すると同時に、国内のモバイルクレーン産業が追加のモバイルクレーンの輸入の急増によりさらなる被害を被らないことを保証します。モバイルクレーンの輸入品とその部分組立品は現在、免税で米国に入っているため、経済価格の回復と輸入量の軽減は大統領がモバイルクレーンの輸入品に十分な関税を課すことにかかっています。

関税を超えて、Manitowoc は大統領に、クレーン車の輸入品によって提示される米国の国家安全保障への脅威に対処するための他のメカニズムを検討するよう要請します。大統領が以前に一般教書演説で述べたように、国は「国のインフラを再建し、活性化する」必要があります。この点に関して、大統領は、米国議会と協力して、モバイルクレーンなどの建設機械の需要を確実に刺激する強力な国家インフラ法案を可決するために、リーダーシップを継続すべきであります。

さらに、大統領は、我が国のインフラの再建に使用されるモバイルクレーンの米国内のコンテンツを最大化するための措置を採るべきであります。

したがって、政府調達規則では、政府が資金を提供する建設で使用されるモバイルクレーンは、可能な限り、米国で製造されるか、米国内の実質的な内容を含むようにする必要があります。Manitowoc は調査の過程で輸入救済の推奨事項についてさらに詳細を提供し、Manitowoc は調査の事実情報の発展に基づいて救済の提案を変更する権利を留保します。

XIII. 結論

この請願は、低価格モバイルクレーンの急増する輸入が、米国の重要なインフラストラクチャのニーズをサポートし、米国軍に世界で最高品質の最も革新的なモバイルクレーンを確実に供給する能力を脅かしていることを証明しています。

2014 年以降減少している米国市場では、モバイルクレーンの輸入が大幅に増加し、様々なモバイルクレーンセグメントにわたって国内産業からかなりの市場シェアを獲得しています。販売量の減少により、Manitowoc は米国の製造施設を閉鎖し、設備稼働率の低下に耐え、数百もの米国の雇用を削減しました。

この期間の米国のモバイルクレーンの生産に関連する Manitowoc の弱い財務実績により、資本支出が減少し、同社の市場をリードする地位と、この国の重要なインフラストラクチャ

の再構築を支援し、米軍に確実に供給し続ける能力を脅かしています。

この請願で議論された理由により、Manitowoc は商務長官に第 232 条に基づく調査を直ちに開始するよう要請します。大統領は、国内のモバイルクレーン産業への危害と増加するモバイルクレーンの輸入によってもたらされる米国の国家安全保障への脅威に対処するために救済を課すことを勧告します。

以上