

【米国】

2026 New York Maritime Security Conferenceにおける主要講演の概要

—米国海事支配力再興に向けた関係者の認識—

山上 寛之 ワシントン国際問題研究所 主任研究員

1. はじめに

2025年1月に発足した第二次トランプ政権においては、米国造船・海運業の再興に向け、大統領令（2025年4月）や米国通商代表部（USTR）の措置（同4月）^{*1}、海事行動計画（MAP）の発表（2026年2月）^{*2}など、さまざまな施策・措置が打ち出されている。また、こうした動きと密接に連動し、各施策の具現化・予算化を含む包括的法案であるいわゆる SHIPS 法案（米国の繁栄と安全のための造船および港湾インフラ法）^{*3}も超党派の議員により連邦議会に提出されている。

このように海事に関する動きが活発化する中、米国においては海事産業復活をテーマとするセミナー、イベントが多く開催されており、一部は本レポートでも紹介しているところ、2026年5月14日には米国海軍・海兵隊・沿岸警備隊・米国籍商船を支援する歴史ある民間組織である全米海軍連盟ニューヨーク評議会（New York Council Navy League of the United States Inc、設立：1902年）が、「米国海事支配力の再興」をテーマとしてセミナーを開催した。

参加者は約100人程度で、4月の本レポートで紹介した CMA Shipping Conference^{*4}と比較すれば小規模となるものの、米国運輸省（DOT）海事局（MARAD）長官や、連邦海事委員会（FMC）委員長、米国輸送軍（USTRANSCOM）司令官などの講演を含む意義深いものであったため、以下概要を取りまとめた。



会場（SUNY Global Center）の様子

2. 主要講演の概要

2.1 MARAD カーメル長官講演

セミナーの冒頭、ステファン・カーメル MARAD 長官が、後に基調講演を行う FMC 委員長に敬意を表すとともに、FMC は大きく役割を変え、MAP 実施に向けて重要な役割を果たすとの期待を述べた後、MAP が目指す米国による海事システム変革について講演を行った。要旨は以下のとおりである。

① 海事エコシステム再構成の必要性

ニューヨークは定期船ビジネス発祥の地であり、1818年にブラック・ボール・ライン社による初の定期船「ジェームス・モンロー号」が就航した地、またその後の海洋世界の中心となった地である。この208年前のできごととはシステムレベルの変革であり、海運のあり方を根本的に変えたものと評価されている。当時の世代は、海事力が単に船隊や造船所のみならず、港湾、労働者、船員、物流、貨物等が統合されたシステムにより成立してきたことを本能的に理解していた。

その後、米国海事産業は長い停滞期を経て、現在、このことが再認識されつつある。すなわち貨物が貿易の流れを生み出し、貿易の流れが船隊を支え、船隊が造船を支え、造船が産業能力を支え、産業能力は戦略的強靱性を支える。これらが国力、国家安全保障につながる、ということである。

先述の停滞期においては、米国は競争的なシステムの課題、つまり、労働・生産・輸送の全てにおいて低コストである中国によるシステムに勝てない、という問題に直面してきた。この間、我々は海事エコシステムのほぼ全てを含む産業能力の多くをアウトソーシングしてしまい、結果として、外国による許可がなければ貿易が成立しない事態を受け入れることとなってしまった。

こうした状況を打破するにはマクロシステムを再構築し、競争展望そのものを変革する必要がある。

②海事能力と国家安全保障、MAP のかわり

軍需品を含む海上輸送（Sealift）は民間船員と造船所に依存している。造船に関しては、新造船を建造する大規模造船所に目が行きがちであるが、修理を行う小規模な造船所も同等に重要である。

戦時の機動力はこれらを含む平時の海事力の裏付けを必要としており、海洋安全保障確保のためには、海軍力のみならず、米国が圧力を受けたとしても国力を維持できる、機能的な海事システムを有しているか否かが重要となる。

MAP はこうした考えに基づき、単に関連するプログラムの寄せ集めではなく、貨物政策、産業政策、労働力政策、物流政策、造船政策、エネルギー政策、国家安全保障政策を一つに統合した戦略的枠組みとして誕生した。

先述のブラック・ボール・ライン社も、コンテナ化の生みの親のマルコム・マクリーンも、物流の基本概念（アーキテクチャー）を再設計し、世界貿易のオペレーティングシステムを変えたと言える。造船ばかりを強迫観念のように議論し、その他を無視するのでは意味がない。

③海底ケーブルを介するデータ通信の重要性

海底ケーブル等によりデジタルインフラ、金融システム等を支える「データ通信」については、これまでの海洋安全保障の議論において十分に議論されていないが、海上輸送同様、重要な海事システムの一部である点を指摘したい。

大陸間のデータ通信のほぼ全ては海底ケーブルを介しており、私見ながら、北極圏貿易ルートは主として海上輸送路としてではなく、北極海海底に敷設されるデジタルによるデータ通信ルートとなると考える。価値ベースでは、実貨物よりデータ通信による貿易による方が高価値と言える。

④労働力確保と教育の重要性

これまで述べた海事力の再興・発展においては、人材育成が鍵を握る。

労働力開発に関しては、現在、「訓練」に過度に焦点が当てられており、「教育」に十分目が行き届いていない。訓練は今日のツールを使うための準備であるが、教育は明日の訓練を設計するための準備を行うものであるため、仮に訓練ばかりに囚われるとオペレータを育成するだけに留まってしまう。システムを変革する際の判断、対応等については、未来を視野に入れた「教育」が不可欠であり、教育により米国が真に必要なとする海洋システムを構築する有能な人材を育てることが必要。

⑤米国の海事支配力再生に向けた鍵

ここニューヨークにおいても、世界から大きく遅れを取った米国の海事力再構築は非現実的だと批判する論評が多くなされていることは承知している。

しかし、米国は第二次世界大戦の開戦時、そうした敗北主義的な考えに依らず、記録的な速さで、アウトソーシングすることなく「民主主義の兵器廠」を築き上げた。我々は必要なものを自ら作り出してきた。ゼネラルモーターズのウィリアム・クヌードセンや、戦時標準貨物船の大量建造を行ったヘンリー・カイザーらはシステムを再設計し、人類史に残る大きな成果を手にした。

今日において、この欠片は再び現れ始めている。海事システムが地政学的競争の中心になりつつあり、それには原子力を含む新興技術が含まれると確信する。先進的な原子力推進は、コンテナ化同様の「変革をもたらすもの」となると考えている。運航経済、物流、船隊、海上貿易の構成そのものを変え、社会に影響を与える可能性がある。

MARAD は、米国が必要とするシステムを構築する手助けをする。他国に依存するのではなく、人々を「教育」し、批判的に思考させ、イノベーションを起こし、統合・適応・構築させることのできる国家こそ競争の展望を変えることができる。我々が自ら未来を切り開くことができなければ、支配しようとする者たちによって押し付けられた未来を生きることとなる。このことこそ我々の現下の課題であり、それを達成する力は我々米国人の手にあると確信する。

2.2 FMC ディボラ委員長講演

セミナー午後の部の冒頭、全体の基調講演として、2026年1月に就任したFMC ローラ・デイボラ委員長が、FMCの組織概要、最近の活動状況について紹介し、続いてGHG問題等に関する会場の質問に答えた。要旨は以下の通り。

① FMC の組織概要

FMC の起源は第一次世界大戦に遡るが、現在の形で成立



MARAD カーメル長官

したのはケネディ政権下となる。大統領指名による5名の委員は超党派で構成され、多数党が委員の過半を占めることとなっており、現在は共和党3名、民主党2名の構成である。委員は党派・人種にとらわれず、非常にうまく協力している。なお、5月まで1名欠員（共和党）の状態であったが、6月1日に、ハーベイ委員が就任された。

規制対象はVOCC（Vessel Operating Common Carrier：船舶運航コモンキャリア、いわゆる船社。基本的に荷主を特定せずに輸送する船社を指し、荷主またはその支配下の組織である荷主系船社を指すインダストリアルキャリアと対照される）、NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier：非船舶運航コモンキャリア：自ら船などの運送手段を持たず、海上運送に関しては船社からスペースを仕入れ、荷主と輸送契約を結ぶ複合運送業者）およびMTO（Marine Terminal Operator：港湾ターミナル事業者）である。FMCは1988年外国海運慣行法および2022年外航海運改革法（OSRA）に基づき、米国籍船をサポートし、米国貨物をケアする。外国海運慣行法に関しては、ここ暫く休眠状態にあったとも言われるが、最近、FMCは外国政府の不当な慣行に関して同法に基づく調査を開始している。

②現在進行中の主なFMC調査

i) FOC（便宜置籍船）調査

2025年より開始した。大変興味深い内容であり、今なお情報収集中、完了時期はまだ公表できる段階ではない。これまで入手した情報は想定よりはるかに悪く、ダークフリート・シャドーフリート（制裁逃れや密輸目的で国際法を順守せず運航される船舶）の極めて劣悪な慣行について深掘しているところ。これらの船舶は無保険で、保守も不十分、事故を起こす可能性が高く、船員の生命を危険に晒している。いくつかの重大な結果をもたらす調査結果となるだろう。

ii) スペイン調査

スペイン当局はイデオロギー的理由により、ガザ向け軍事物資を積載した米国籍船のアルヘシラス港入港を少なくとも3回拒否している。同国はその後も姿勢を変えていないと見られ、調査続行中である。

我々にはスペイン籍船・貨物に対する制裁や、罰金課徴、関税賦課を行う権限があり、懲罰的措置を採ることが可能である。

iii) チョークポイント調査

2025年3月よりホルムズ海峡を含む世界7ヶ所の天然・人工チョークポイントに関する調査を開始し、これらチョークポイントの武器化、リスク等を分析し、国務省や国土安全保障省など適切な機関と情報共有を進めている。特にホルム

ズ海峡に関しては、今般のイランによる不当行為の前に調査を開始しており、信じ難いほどの先見の明があったと言える。但し、ホルムズ海峡に関しては、今般のイランの行為による米国の貨物への影響は最小限と分析している。

一方、パナマ運河においては、中国との関係で、問題が大きくなっている。パナマ運河両端のバルボア、クリストバルのコンテナターミナル運営からハチソン社（香港）が排除されたことに対し、中国はターミナル運営を引き継いだMaerk社（デンマーク）やMSC社（スイス）に対し圧力をかけているほか、3月以降、中国諸港において過去と比べ6倍の高率でパナマ籍船を拘留している。後者に関しては中国はターミナル問題とは無関係と主張しているものの、時期的にあまりに相関関係が高いと判断している。世界第2位の船籍国であるパナマ籍船には多くの米国貨物が積まれており、こうした船の勾留は米国利益にとって有害であり、もう少し注目を集めるべき事象とも思っている。

中国のこうした行為については、まだ初期の表層的な段階に過ぎないと考えており、今後の行動にも注視すべきである。こちら調査結果公表の見通しはたっていない。

③GHG問題に関する取り組み

2026年4月末からロンドンで開催されたIMO（国際海事機関）のMEPC84（第84回海洋環境保護委員会）に出席した。FMCはこれまで、IMOの議論には関与していなかったが、今般、国務省からの要請を受け参加することになった。

GHGの歳出削減、環境保護に関しては全面的に賛成するものの、NZF（IMOに提案されているネットゼロ枠組み、GHG排出基準未達成船から国際基金への資金拠出スキームを含むもの）の経済的要素については実質的に税金と考えている。船社は税金を吸収することなく下流にパスし、結果として米国での価格上昇につながる。最大の消費者である米国



にペナルティを FMC ディボラ委員長 課し、コンプライ

アンスや IMO での投票と見返りに他の国々に金銭を分配するシステムと言える。また、個人的には 2050 年ネットゼロ達成は不可能だとも思っている。

FMC は消費者保護機関である。私は MEPC に参加し、現地で NZF 推進国に対し、本件への強い懸念を伝えるとともに、そうした国が経済的要素への支持を続けるのであれば、FMC は外国海運慣行法第 19 条に基づき調査を行う旨、警告した。

NZF 採択に係る投票は 2026 年 11 月または 12 月に延期されたが、動向を注視している。米国政府内部で MEPC を主管する沿岸警備隊に干渉するつもりはないが、この件は新領域と言え、国務省・国家安全保障・経済の話と捉えている。

④その他米国内での活動

ディテンション・デマレージ（コンテナ返却遅延料・超過保管料）請求多発をはじめとするコロナ禍に端を発したサプライチェーン危機に伴う諸問題、複合輸送に係る問題等、米国内で発生した多くの問題についても対処を続けている。

⑤MAP とのかかわり

MARAD とは緊密に協力しており、MAP の取りまとめ・具現化にあたりカーメル長官は最適な人物である。長官の提唱した「貨物こそが鍵である」、との持論はもうご承知かと思うが、そこへ到達する唯一の方法は「執行」であり、執行を担うのが FMC となる。貨物を米国籍船に戻す手助けは、FMC の古くて新しい任務であり、現在 MARAD や政権と協力し、方策を検討しているところである。こうした作業は非常にエキサイティングであり、こここそが私の最も役に立っている場所と感じている。

⑥主な質疑応答（順不同）

(Q) MAP による MSTF（海事安全保障信託基金）案では貨物 1kg あたり 1~25 セントを課すこととなっているが、執行機関である FMC はどのような計算によりこうした数値を導いたか？

(A) MARAD の所管事項となるため、回答は留保したい。

(Q) 米国籍船振興に関し、ペナルティではなく、米国籍船を起用した荷主に対し税制インセンティブを与えるといった主張についてはどう考えるか？

(A) インセンティブの考え方については大賛成である。（前職・地元の）フロリダ州の企業誘致で多用された手法でもある。

(Q) 今後、FMC として新たな調査を行う予定はあるか？

(A) 現状、前述の諸調査で手一杯の状態である。ただ、業界には不透明な部分があり、問題は複雑である。

(Q) IMO NZF に関しては、経済的手法から離れた代替案

が必要との立場と理解したが、代替案成立に向けたタイムフレームはどうなっているのか？

(A) NZF に係る問題の中心はコストであり、我々は IMO の取組み全体を中止させたい訳ではない。MEPC で出された 2 つの代替策、リベリアと日本によるイニシアチブについては、いずれも承認（エンドース）するわけではないが、支持し得る（サポーティブ）立場であり、これら 2 案は我々にとっては心地よいもの。議論については今まきに行っているところである。

産業界が EU などによって引き起こされるパッチワーク規制（船社は寄港地によって異なる GHG 規制に従う必要あり）を嫌っていることは承知しており、理解できる。実務上、管理が困難であろう。国際的に統一されたアプローチがなされれば、業界の船舶・技術投資が進むと思う。

採択は 2026 年 11 月最終週ないし 12 月諸島と見ているが、IMO の手続きは非常に複雑であり、最終決定は 2027 年に持ち越される可能もあると見ている。我々は少し遅れてゲームに参入し、新たな議論を惹起したが、収束に向けては我々も最善を尽くしたい。

(Q) NZF が実施された場合、輸送コストへの影響を算出しているか？

(A) 大まかな見積もりで総額 400 億ドルという数値を目にした記憶があるが、追って確認したい。

(Q) 不正薬物流入対策に関する FMC の取り組みは？

(A) 本件は機密事項を多く含むため、講演では触れなかったものの、FMC の所掌する海運分野において、貨物を輸送し、マネーロンダリングを行っている悪質な業者が存在していることは認識しており、財務省と緊密に連携し、対応しているところ。本分野も NZF 同様、FMC にとって新領域となるが、高い意気込みを以て取り組んでいる。

2.3 その他、パネル等における主な発言

セミナーでは前述の 2 講演に加え、地政学的混乱と海事安全保障に係る脅威、海事基盤振興、金融・スタートアップ支援、海事の再構築の 4 テーマに関するパネルディスカッション、USTRANSCOM のランドール・リード司令官による閉会挨拶があった。

紙幅等の関係により、以下、主として海事政策に関連する主要参加者の発言を順不同で簡記する。

<FMC マックス・ベキッチ委員>

・ 米国海軍は世界最高であるが、それを支える米国商船隊が十分でないのが現状。米国には偉大な商船員と商船大学は存在するため、課題は、十分な規模のアメリカ船社

による仕事を確保すること。仕事は貨物次第であり、貨物は「王様」である。米国の船隊が商業的に存続可能な貨物量の確保が重要であり、特別な貨物（筆者注：政府貨物を指すものと思料）が利用可能であることを確実にすべき。アウトソースによるやり方は誤り。

- ・ 自らは民主党員（港湾労組出身）であり、バイデン前大統領の指名を受けて就任したが、SHIPS 法・MAP に関しては超党派で取り組んできたもの。米国籍船・建造に伴うコストはかかるが、完璧を求めず、あらゆる関係者が協力し、国家の利益・生存を確保する必要がある。
- ・ 議会において港湾の AI 化の議論が進められようとしているが、それに先立ち、使用者と港湾労働者の誠実な協力の下、自動化を進めることが重要。

<ハドソン研究所 マイク・ロバーツ上級フェロー>

- ・ SHIPS 法の成立に向けては、政権は既に MAP 実施に関連する 14 の立法提案の提出を受けているものの、7・8 月の議会休会を前に今が正念場と考える。
- ・ 今後の立法過程に関しては、MAP および SHIPS 法案の中から最も重要な項目を引出した上、NDAA（国防授權法）に組み込まれる可能性が高いと見ている。重要項目には MSTF と SCF（戦略的商業船隊）プログラムが含まれる。後者に関しては、船隊規模を 3 倍にすること、10～15 年をかけて米国内建造を進めること、競争入札システムを機能させることが含まれる。こうした施策によっても米国造船業界が中国と商業的に競争可能な水準に達するのは困難と思うが、他国造船所に代わり自国産業に利益をもたらす結果にはつながる。

<米国 P&I クラブ ドロシー・イオアヌー代表>

- ・ ホルムズ海峡実質閉鎖直後、ペルシャ湾内に残り残され



パネルの様子

た商船が付保していた海上保険について一方的なキャンセルが報じられ、騒ぎとなったが、これは通常の保険契約に組み込まれたメカニズムである。ポリシーに応じて 3～7 日前の通知により以降の料率を見直したものに過ぎない。また、これら商船は無保険となったから出域できなかったのではなく、安全が確保できなかったから出域できなかったものである。

- ・ 現在導入準備が進められている米国 DFC（国際開発金融公社）による戦争保険は、現政権の優先事項であると理解している。
- ・ シャドーフリートは現在、国家の関与を得て進化し、海事システムに対する反乱を起こしているような状態と危惧。

<法律事務所 Cozen O'Connor ジェフリー・ルイス弁護士>

- ・ イラン戦争に伴うジョーンズ法（米国内航輸送にあたっては原則米国建造の米国籍船の利用を義務付ける法律）の一時免除に関しては、過去の例からも、根本的な問題解決には役に立たないと認識している。同法は米国の国家安全保障・経済安全保障の両面にとって極めて重要。

<ハンファ・ SHIPPING ジェームス・シーガーCEO>

- ・ 当社は 2024 年にフィラデルフィアのフリー造船所に投資（買収）した韓国ハンファのグループ会社。
- ・ 韓国では商船と軍艦双方を建造する造船所があり、週 1 隻のペースで建造を行っている。一方、米国造船業に関しては、総じてインフラ老朽化が進んでおり、政策を通じ近代化を進めているが、時間を要する。
- ・ ハンファはフリー造船所に数億ドルを投資し、設備更新を進めているが、投資の確実性担保のためには貨物需要の確実性の確保が必要である。商業ベースでの需要拡大に加え、米国建造船による優先輸送措置、米軍補助艦艇の建造拡大など、政策的後ろ盾が求められる。
- ・ 設備と並行し、労働力の強化や、テクノロジーの活用による自律運航とはじめとする新要素の導入などにも取り組んでいる。

<TRANSCOM ランドル・リード司令官>

- ・ 軍事力の基礎は輸送力であり、それは商業輸送システムの上に成立している。輸送システム全体の健全性が TRANSCOM の健全性に直結する。
- ・ 艦隊整備に際し、乗組員不足との指摘が多くなされるが、今持っている人材を維持するために良い船が必要と考えてい

る。そして、海事に興味を持つ若い世代に対し、国が実際に質の高いケアをしているという前進の道筋をつけることが重要と考える。

・これまでに州立を含む全ての海事大学を訪問し、強いつながりを実感したところ。ただ、採用に関しては、高校での PR 活動も重要であるが、子供達が最も好奇心旺盛である小学生の時期に海への関心を高めることが極めて有効と考える。

3. 所感

今回、初めて海軍連盟の会合に参加したが、100 名前後となった参加者のほとんどは米国人のように見受けられ、登壇者も全員（おそらく）米国市民、アジア系の参加者は上述のハンファ関係者を除けばほぼ皆無であった。このため、登壇者も米国内向けに自由に発言をしている感があり、彼らの率直な意見を徴することができた貴重な機会であった。

特に、FMC 委員長に関しては、就任から半年足らずであり、これまで広範な海事問題全般に関する所見が示される機会に乏しかったが、今回、FMC の幅広い取り組みに関し一般にも分かり易い言葉で説明し、会場の多くの質問に対し、率直に回答している姿勢が印象的であった。従前の法律家然とした FMC 委員長像とは異なり、政権の米国海事再興政策を全力で支援し、GHG 問題などの FMC としてこれまで立ち入らなかった分野に関しても権限の限り踏み込んで、必要あらば制裁措置も辞さない姿勢は、これまでの FMC の公式発表や報道通りであった。一方、対話やコミュニケーションに重きを置く態度は、我が国海運業界をはじめとする関係者の今後の対応にあたって、これをうまく活用する余地があるように感じた。

また、今回の報告で取り上げたもの以外にも、複数の登壇者から「貨物が王様」や「貨物は皇帝」との発言がなされ、MARAD 長官が就任以来主張している、海事システムの革新は貨物から始まるとの理論が全米に浸透されつつあることが実感された。民間の貨物を米国船社に委ねるか、非米国船社に委ねるかは、最終的には荷主の判断であり、荷主は一般的にコストとサービスにより船社を選択する。これまで、貨物輸送においては旅客輸送ほどにサービスの顕著な差はないとされており、専らコスト差が競争力につながっていたが、今後の技術開発如何では、原子力をはじめとする米国が底力を発揮可能な技術、技術差により、MARAD 長官の言うゲームチェンジが実現（運航コストが極めて安く、高速航行しても GHG 排出がゼロ、減速航行を続ける従来燃料船とはリードタイムで大差）する可能性もゼロではないと考える。

わが国としては、引き続きこうした米国の動向を注視しつ

つ、その中で日米で協力可能な部分は協力し、相互に繁栄を図る方策の模索を続けることが必要であろう。当研究所としても、情報収集・分析により一層注力して参る所存である。

参考資料

1) 福原和弥 “米国の海事産業再興に向けた大統領令及び通商法 301 条措置の概要（2025 年 4 月 21 日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250421_fukuhara.pdf

2) 山上寛之・山下庸介 “Maritime Action Plan（海事行動計画）について（2026 年 2 月 24 日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20260224.pdf

3) 福原和弥 “米国の海事産業再興に向けた SHIPS 法案の概要（2025 年 5 月 9 日）”

https://www.jttri.or.jp/topics/kenkyu_report/jitti_20250508_fukuhara.pdf

4) 山上寛之 “CMA Shipping Conference 2026 主要講演の概要（2026 年 4 月 16 日）”

https://www.jttri.or.jp/jitti_20260416_yamagami.pdf